

富山市都市マスタープラン(素案)

<令和7年8月1日時点>

※本資料は、第5回富山市都市マスタープラン検討委員会で議論・検討中であることを示したものであり、今後の議論を踏まえて内容を精査し、計画を策定します。

ごあいさつ

目次

序 はじめに

都市マスタープランとは・・・・・・・・・・・・・・・・	6
1. 目的・・・・・・・・・・・・・・・・	6
2. 位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・	6
3. 対象区域・・・・・・・・・・・・・・・・	7
4. 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・	8
5. 構成・・・・・・・・・・・・・・・・	8

第1編 全体構想

I 現状の課題認識とまちの目標・・・・・・・・	11
1. 市の概況・・・・・・・・	12
(1) 位置と沿革・・・・・・・・	12
(2) 地勢・・・・・・・・	12
(3) 交通・・・・・・・・	13
(4) 産業と経済・・・・・・・・	14
(5) 地域資源・・・・・・・・	15
2. コンパクトなまちづくりの成果・・・・・・・・	15
(1) 人口・・・・・・・・	16
(2) 都市機能・・・・・・・・	17
(3) 公共交通・・・・・・・・	18
(4) 市民の評価・・・・・・・・	19
3. 今後の予測・・・・・・・・	20
(1) 人口減少の本格化と世帯数減少への転換・・・・・・・・	20
(2) “まばら”になる市街地・・・・・・・・	22
(3) 車利用に偏った生活の継続・・・・・・・・	23
(4) 膨張する都市管理コスト・・・・・・・・	25
(5) 市民の意識や行動の変化・・・・・・・・	26
4. 現状の課題認識とまちの目標・・・・・・・・	29
(1) 現状認識・・・・・・・・	29
(2) まちの目標・・・・・・・・	31
II 将来都市構造・・・・・・・・	33
1. 目指す都市構造・・・・・・・・	34
(1) お団子と串の都市構造・・・・・・・・	34
(2) 串<公共交通>・・・・・・・・	39
(3) お団子<駅やバス停の徒歩圏等>・・・・・・・・	41

2. 数値目標	48
(1) 将来人口や世帯の見通し	48
(2) 人口減少の中で保つべき人口密度	49
(3) 数値目標とモニタリング指標	50
3. 取組方針	52
基本方針1	52
基本方針2	55
基本方針3	57
基本方針4	60
4. 公共交通軸や地域特性を考慮した土地利用の方針	65
(1) 基本的な考え方	65
(2) 土地利用の区分	65
(3) 土地利用の基本方針	67
(4) 土地利用構想図	75
5. まちの姿とエリア別の生活像	76
(1) 都心地区・都心コアの生活像	78
(2) 地域生活拠点—副次都市拠点—の生活像	79
(3) 地域生活拠点—地域拠点—の生活像	80
(4) 地域生活拠点—生活拠点—の生活像	81
(5) 公共交通の沿線の生活像	82
(6) 公共交通の沿線以外の生活像	83
Ⅲ まちづくりの推進方策	84
1. 進め方	85
(1) 都市マスタープランに基づく総合的なまちづくり	85
(2) 都市計画の諸制度を積極的に活用した 都市マネジメントの推進	85
(3) 必要性の高い都市施設整備と 社会インフラマネジメントの推進	85
(4) 市民・事業者・行政・大学などによる協働型まちづくりの推進	86
(5) 進行管理や見直し	86
2. 連携する取組	87
(1) 地域コミュニティの活性化	87
(2) スマートシティの推進	87

第2編 地域別構想

1. 地域別構想とは	89
2. 地域別構想	91
第1章 富山中央地域	92
第2章 富山北部地域	98
第3章 和合地域	104
第4章 呉羽地域	110
第5章 富山西部地域	116
第6章 富山南部地域	122
第7章 富山東部地域	128
第8章 水橋地域	134
第9章 大沢野地域	140
第10章 大山地域	146
第11章 八尾地域	152
第12章 婦中地域	158
第13章 山田地域	164
第14章 細入地域	169

序 はじめに

都市マスタープランとは

1. 目的

都市マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり都市の長期的なまちづくりの方針を総合的・体系的に示すものであり、「富山市都市マスタープラン」は、本市の都市づくりの方針として、目指すべき都市像と取組の方向を明確にし、実現することを目的に策定します。

■都市マスタープランの役割

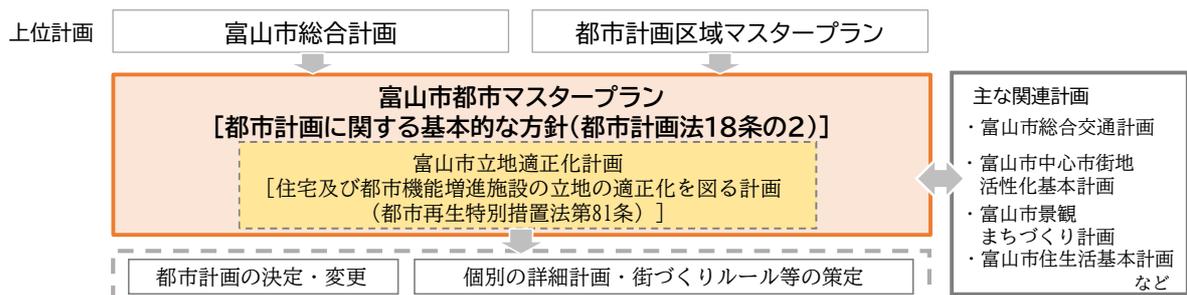
都市の将来像と基本的な方針の明示	実現を目指す具体的な都市像と、市民や事業者などの主体が共有する都市の長期的な都市づくりの方針を示します。
市町村が定める都市計画の根拠	将来像を実現する手法の1つとして、富山市が定める都市計画を決定・変更する際の根拠となります。
都市計画の総合性・一体性の確保	土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地の整備・改善など個々の都市計画の相互関係を調整し、総合的・一体的な都市づくりの方針となります。
まちづくりに対する市民の理解の促進	市民や事業者などと都市の課題や方向性を共有することで、各種都市計画事業や規制誘導への協力・参加を促進します。

2. 位置づけ

上位計画として、「富山市総合計画」と、富山県が策定する「都市計画区域マスタープラン」（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）があります。「富山市都市マスタープラン」は、これらの計画に即し、本市の都市づくりの方針を明らかにするものであり、土地利用、道路・公園等の都市施設の配置、市街地の整備・改善など個別の都市計画に対しては、本計画が上位の位置づけとなります。

また、「富山市立地適正化計画」は、本計画の一部として、居住や医療、商業等の都市機能の立地や公共交通の充実などに向け、行政や市民、民間事業者が一体となって持続可能な都市構造を実現する包括的なマスタープランとして位置づけます。

■都市マスタープランの位置付け



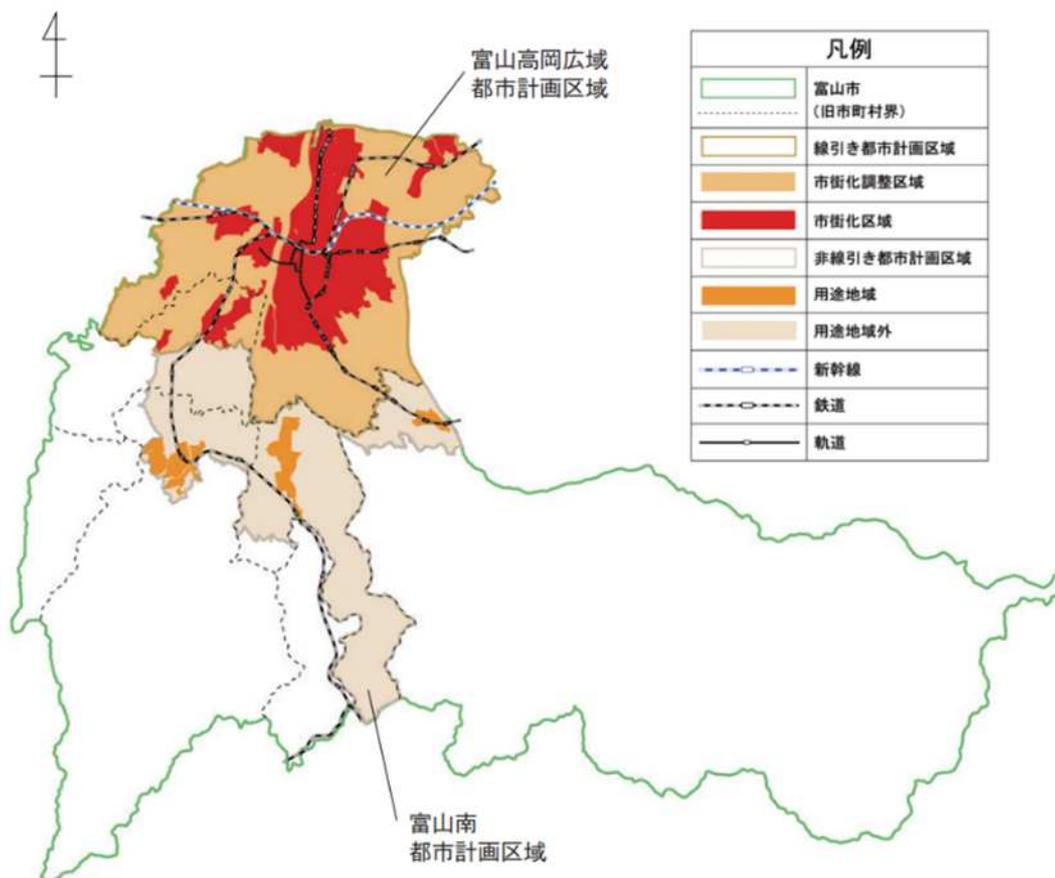
3. 対象区域

本市は、2005（平成17）年4月の市町村合併により、富山高岡広域都市計画区域、大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域の4つの都市計画区域が併存していましたが、2016（平成28）年に大沢野都市計画区域、大山都市計画区域、八尾都市計画区域を統合した富山南都市計画区域が設定され、現在は2つの都市計画区域が存在しています。

富山高岡広域都市計画区域は、線引き制度^注を導入している一方、富山南都市計画区域は、非線引きの都市計画区域となっており、大沢野、大山、八尾、婦中の各地域には都市計画区域外があります。また、山田および細入地域は全域が都市計画区域外となっています。

富山市都市マスタープランでは、都市計画区域を重点的に扱いますが、計画の目的に即し、富山市全域を対象とします。

■都市計画区域の現状



注) 線引き制度：都市計画法に基づく制度で、計画的なまちづくりを誘導するため、市街化を図る区域と抑制する区域に分け、段階的かつ計画的に市街化を図ろうとするもの。

4. 目標年次

「富山市都市マスタープラン」は、長期的な都市づくりの基本方針を示すものであり、本計画は概ね 20 年後の 2045（令和 27）年を目標年次とします。

5. 構成

「富山市都市マスタープラン」は、都市全体に関わる基本的な方針を定める「全体構想」と、富山市を 14 の地域生活圏域に区分し、各地域に関わる基本的な方針を定める「地域別構想」で構成します。

■都市マスタープランの構成

序編 はじめに

都市マスタープランとは

- ・本計画の位置づけ、計画期間、計画書の構成等を整理しています。

第 I 編 全体構想

現状の課題認識とまちの目標

- ・社会情勢の変化や上位計画等を踏まえ、本市の現状やコンパクトなまちづくりのこれまでの成果、今後の課題を整理し、まちの目標を設定しています。

将来都市構造

- ・現状認識を踏まえ、まちの目標や将来都市像、数値目標を定めた上で、実現する取組方針や土地利用の方針を整理し、将来のまちの姿を提示しています。

公共交通の
活性化

公共交通
志向型居住
の推進

中心市街地を
はじめとした
拠点の形成

都市マネジメント
の推進

まちづくりの推進方策

- ・まちづくりの具体化に向け、市民と行政などによる協働型まちづくりなどの基本的な考え方などを示しています。

第 II 編 地域別構想

地域別構想(14地域)

- ・市内を14の地域生活圏域に分け、全体構想や住民意見を踏まえた地域ごとのまちづくりの方針を示しています。

第1編

全体構想

- I 現状の課題認識とまちの目標
- II 将来都市構造
- III まちづくりの推進方策

I

現状の課題認識とまちの目標

1. 市の概況

(1) 位置と沿革

本市は、本州日本海側のほぼ中央に位置する富山県の県都として、また、日本海側有数の中核都市として発展してきました。

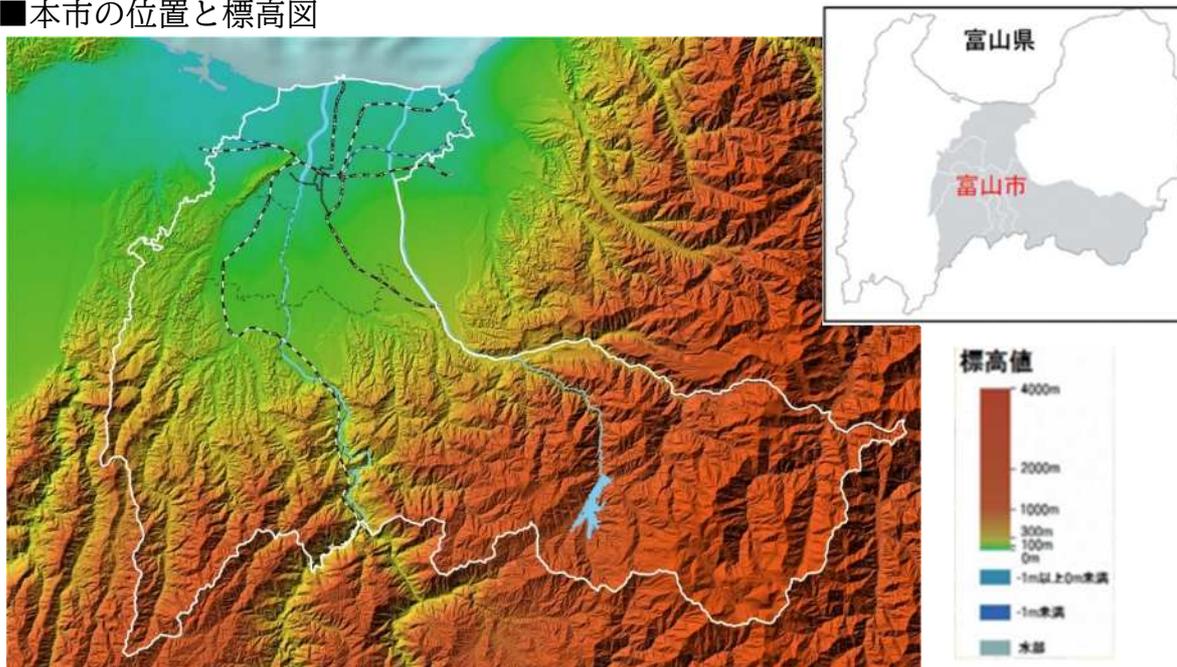
1996（平成8）年に旧富山市が中核市に指定され、2005（平成17）年4月には、7市町村（富山市、大沢野町、大山町、八尾町、婦中町、山田村、細入村）が合併し、現在の「富山市」が誕生しました。

(2) 地勢

本市は、東西約60km、南北約43kmに広がり、総面積は1,241.77k㎡と富山県の約3割を占め、中核市の中でも最大級の広さを誇ります。また標高は、海拔0mの富山湾から2,986mの水晶岳に至る標高差3,000mの多様な地形があり、約7割は森林地域です。世界有数の急流河川である神通川と常願寺川により形成された複合扇状地や氾濫平野には市街地や集落が形成され、その外縁部には中山間地域が広がっています。

このような恵まれた自然環境と水資源を背景に、変化に富んだ環境や景観、多様な歴史や文化が共存しています。一方で、歴史的には、洪水や土砂災害といった自然災害に悩まされており、大規模な治水工事や砂防事業等により都市の安全安心を確保してきました。

■本市の位置と標高図



(3) 交通

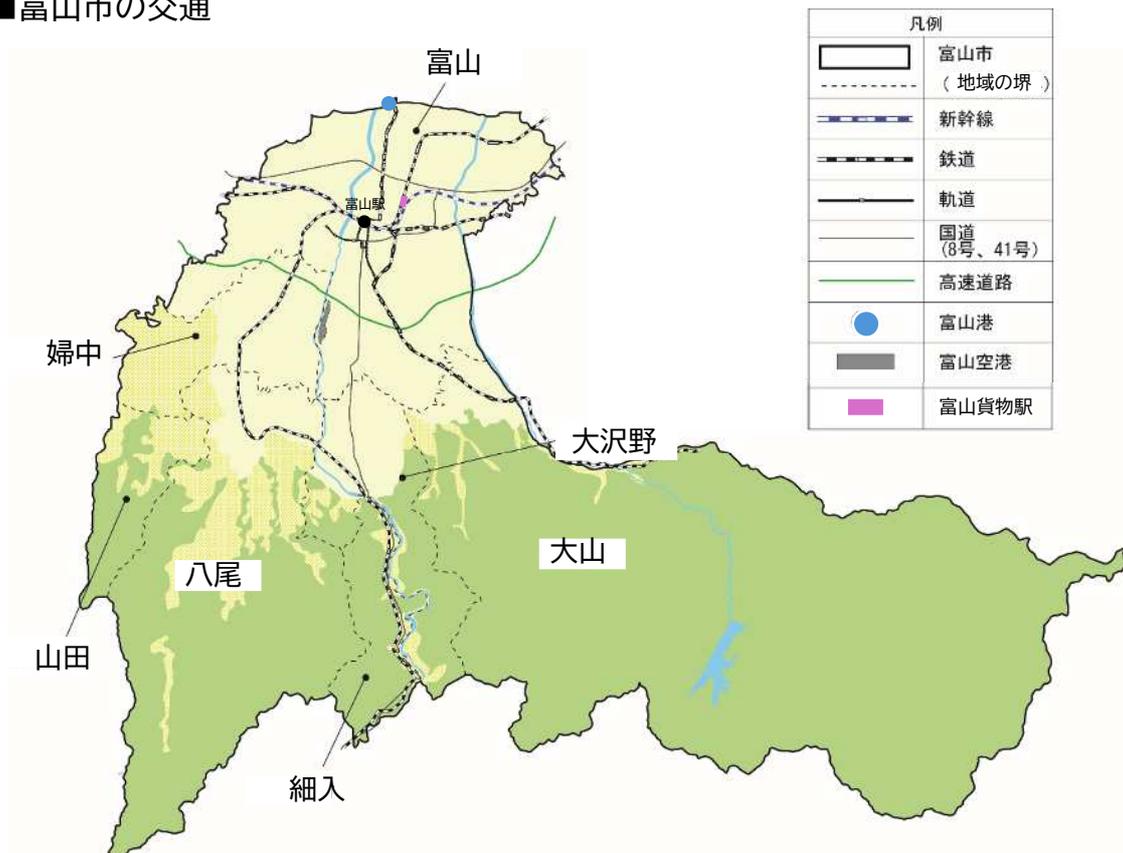
公共交通機関は富山駅を起点に、市街地には路面電車、東西に「あいの風とやま鉄道線」や「富山地方鉄道本線」、南北に「JR 高山本線」や「富山地方鉄道不二越・上滝線」などがあり、市内の様々な地域を結んでいます。さらに、富山駅と関東や関西、東海などの都市圏とをつなぐ広域公共交通として、「北陸新幹線」や「JR 高山本線」の特急列車が運行されています。

また、道路ネットワークも充実しており、本市と他都市とをつなぐ北陸自動車道や国道8号及び国道41号を主軸とした道路網が、市内外の様々な地域をつないでいます。

さらには、海運の拠点である富山港や北陸及び飛騨地方の空の玄関口である富山空港、広域運搬が可能な貨物の玄関である富山貨物駅があります。

このように、生活に必要な公共交通や道路等の交通環境と運輸や観光・ビジネス等で利用できる広域交通の環境が整っています。

■富山市の交通

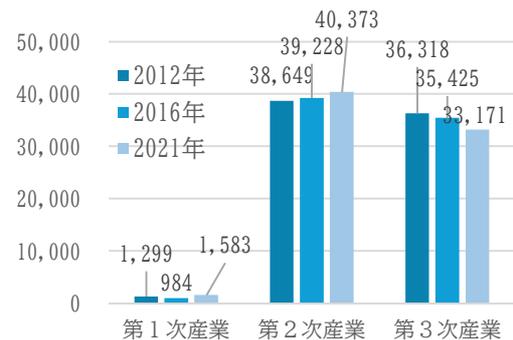


(4) 産業と経済

古くから中山間地域では、蚕・和紙などの産業の発達や水源開発などが進み、平野部では水稻を中心とした耕作、沿岸部では北陸街道の交通の要所として北前船の寄港地として古くから栄えてきました。近代には豊富な水資源を背景に、医薬品などの化学工業、アルミなどの金属製品や機械など、ものづくりを主体とした産業発展を遂げてきました。

現在は、第一次産業（農業等）の専業従事者が約 1,500 人程度である一方で、第二次産業（製造業等）の従事者は約 42,000 人、第三次産業（サービス業等）の従事者は約 35,000 人と、ものづくり産業である第二次産業が中心となった産業構造であり、中核市の中では経済の外部依存度が比較的低い都市となっています。

■産業別従事者数



(出典：RESAS)

(5) 地域資源

本市は雄大な立山連峰と富山湾に囲まれた自然環境と、先人が築きあげてきた都市や農地、漁場などを基盤として、特徴ある地域資源や暮らしが形成されています。

また、地域に根差した様々な伝統行事は、文化の継承と地域の一体感を育む貴重な資源であり、観光振興にも寄与しています。

さらに、立山連峰の眺望、棚田や田園風景、森や川・海辺、鉄道が走る市街地など、多様で魅力ある風景が広がるとともに、歴史的な遺産や寺社仏閣、近代の産業遺構なども各所に点在するほか、都市部では大きな都市公園や広場、文化施設が整備され、中山間地域や沿岸部ではスキー場や温泉、キャンプ場などの多様なレジャー施設が立地するなど、幅広い都市活動が可能な環境が整っています。

2. コンパクトなまちづくりの成果

2008（H20）年3月に策定した前計画において、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集約させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指すことを「まちづくりの理念」として定めました。このコンパクトなまちづくりでは、人口減少と少子・超高齢社会の到来を見据え、持続可能な都市構造への転換を目指すこととし、「公共交通の活性化」「公共交通沿線への居住推進」「中心市街地の活性化」を取組の柱に各種施策に取り組んできました。

この結果、公共交通の利便性向上による利用者数の維持・増加、公共投資や民間投資による中心市街地など「地域生活拠点」での都市機能の立地、公共交通沿線の魅力向上や宅地供給の促進による沿線人口の増加などが進んでいます。

このことは、これまでの人口増加を背景に市街地が外延化する「スプロール化」に一定の歯止めがかかり、拡散型の都市構造から集約型の都市構造へと転換が進む成果となっています。

また、国の「環境未来都市」や「SDGs 未来都市」にも選定されるなど、持続可能な都市モデルとして国内外から注目を集めています。

■前計画におけるコンパクトなまちづくりの概念図と取組の柱

富山市が目指すお団子と串の都市構造

串 : 一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子 : 串で結ばれた徒歩圏

取組の柱

- 1 公共交通の活性化
- 2 公共交通沿線への居住推進
- 3 中心市街地の活性化

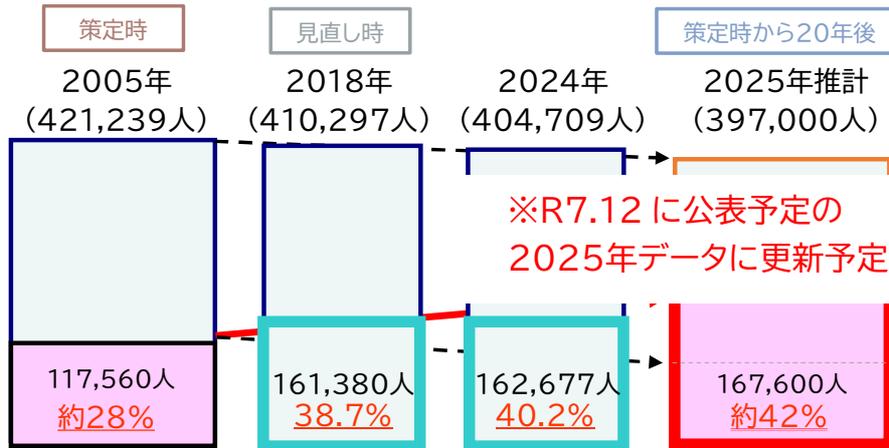


(1) 人口

○公共交通が便利な地域に居住する市民の割合は約4割

コンパクトなまちづくりでは「公共交通が便利な地域に住む市民の割合」を、当初の約3割から、20年後の2025（令和7）年には約4割を目指すとしてきましたが、概ね目標を達成しました。

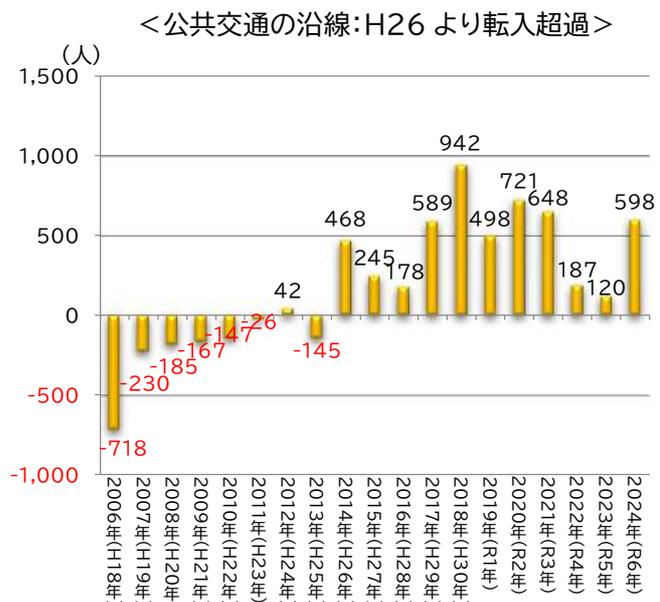
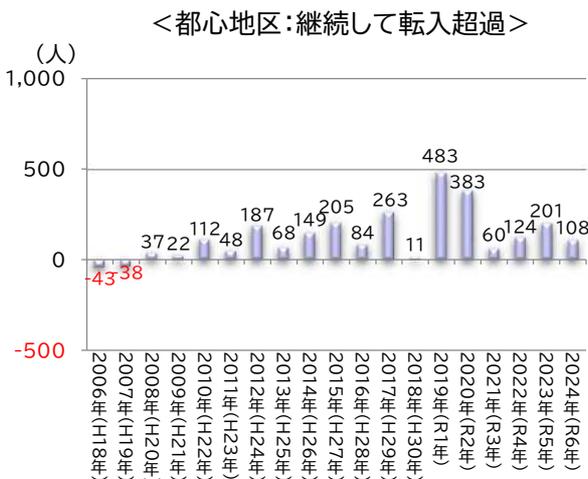
■前計画における数値目標の状況



○公共交通が便利な地域が居住地として選ばれる傾向

都心地区では2008（平成20）年から転入超過が継続し、公共交通の沿線においては、2014（平成26）年以降、転入超過傾向となっており、公共交通が便利な地域が居住地として選ばれる傾向が見られます。

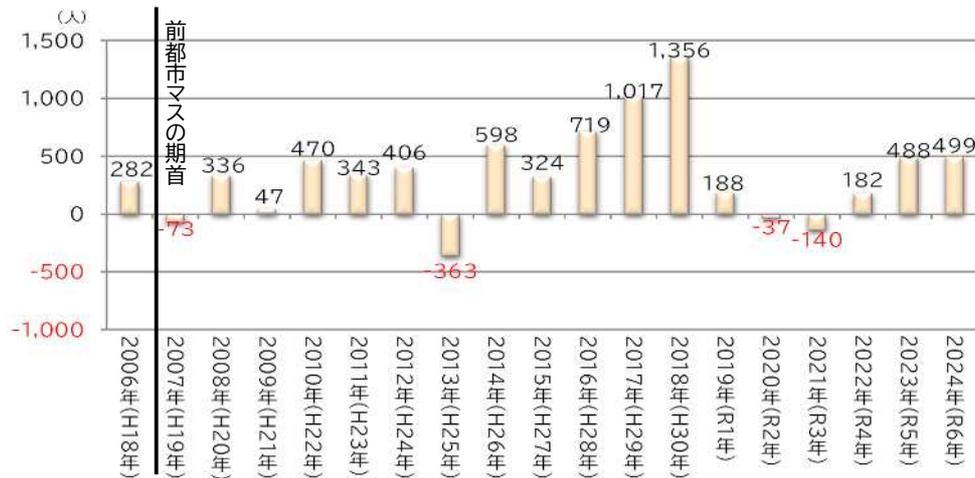
■公共交通が便利な地域の社会動態



○全市の人口減少も抑制の傾向

全市人口は自然減少の影響で減少傾向にはありますが、平成 20（2008）年より転入超過が傾向となっており、自然減少が進む中においても社会増加により人口減少は一定程度抑制されているものと考えられます。

■転入超過の経年変化（市全体）



(出典：富山県の人口 ※各年ともに前年10月1日～該当年9月30日までの値)

(2) 都市機能

○都心地区で都市機能が集積

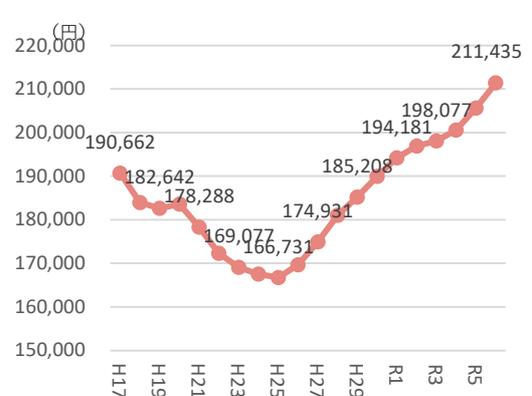
都心地区では、市内電車環状線化などの積極的な公共投資が呼び水となり、市街地再開発事業などの民間投資が活発化するなど、広域的な都市機能の集積が進んでおり都心エリアの魅力が向上したことで、都心地区の地価は上昇しています。

■都心地区に立地した主な都市機能



(出典：富山市資料)

■都心地区の地価の変化



※連続調査が行われた地点の平均

(工業系用途除く)

○地域生活拠点に新たな機能等が立地

大山地域や大沢野地域の地域生活拠点では、行政窓口と図書館、ホールなどを備えた複合施設として「大山会館」や「大沢野会館」が立地し、商業機能が不足していた大山地域や和合地域では、生鮮食品を取り扱うドラッグストアが立地するなど、その拠点性が向上しています。

■立地した複合施設

大山会館



大沢野会館



■立地した商業機能

生鮮食品を取り扱う
ドラッグストア



(3) 公共交通

○公共交通のネットワークが充実

コンパクトなまちづくりの基軸である公共交通については、官民が連携した取組により、新たな路線の整備や新駅の設置、新型車両の導入など、サービスレベルの向上が図られ、富山駅を中心とした公共交通ネットワークが強化されています。

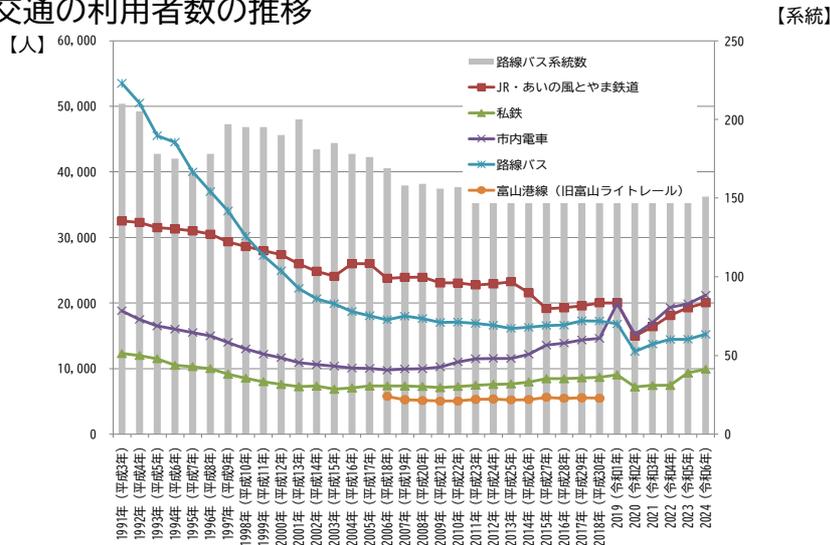
■公共交通の新たな路線や駅等の整備状況



○公共交通の利用者数は改善

減少が続いていた公共交通の利用者数は、下げ止まりの傾向が見られるとともに、改善の傾向も見られるなど、車利用だけでなく公共交通も利用するライフスタイルへの転換が進んでいます。

■公共交通の利用者数の推移

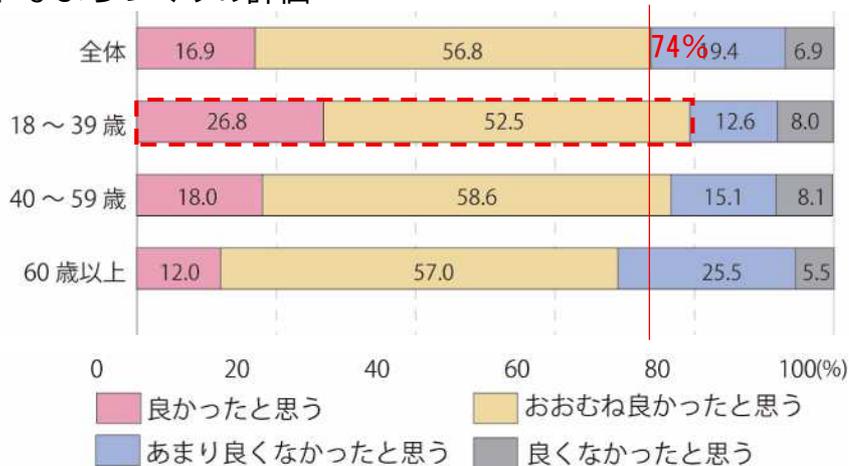


(4) 市民の評価

○7割以上の市民がコンパクトなまちづくりを評価

2023（令和5）年度に実施した富山市のまちづくりに関するアンケート調査によると、コンパクトなまちづくりの内容を知っている市民の7割以上がこれまでのコンパクトなまちづくりを「良かった」と評価しており、特に30歳代までの市民では8割近くの市民が「良かった」と評価しています。

■コンパクトなまちづくりの評価



※本市が進めるコンパクトなまちづくりを知っていて、内容を理解されている方の評価
出展：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）

3. 今後の予測

(1) 人口減少の本格化と世帯減少への転換

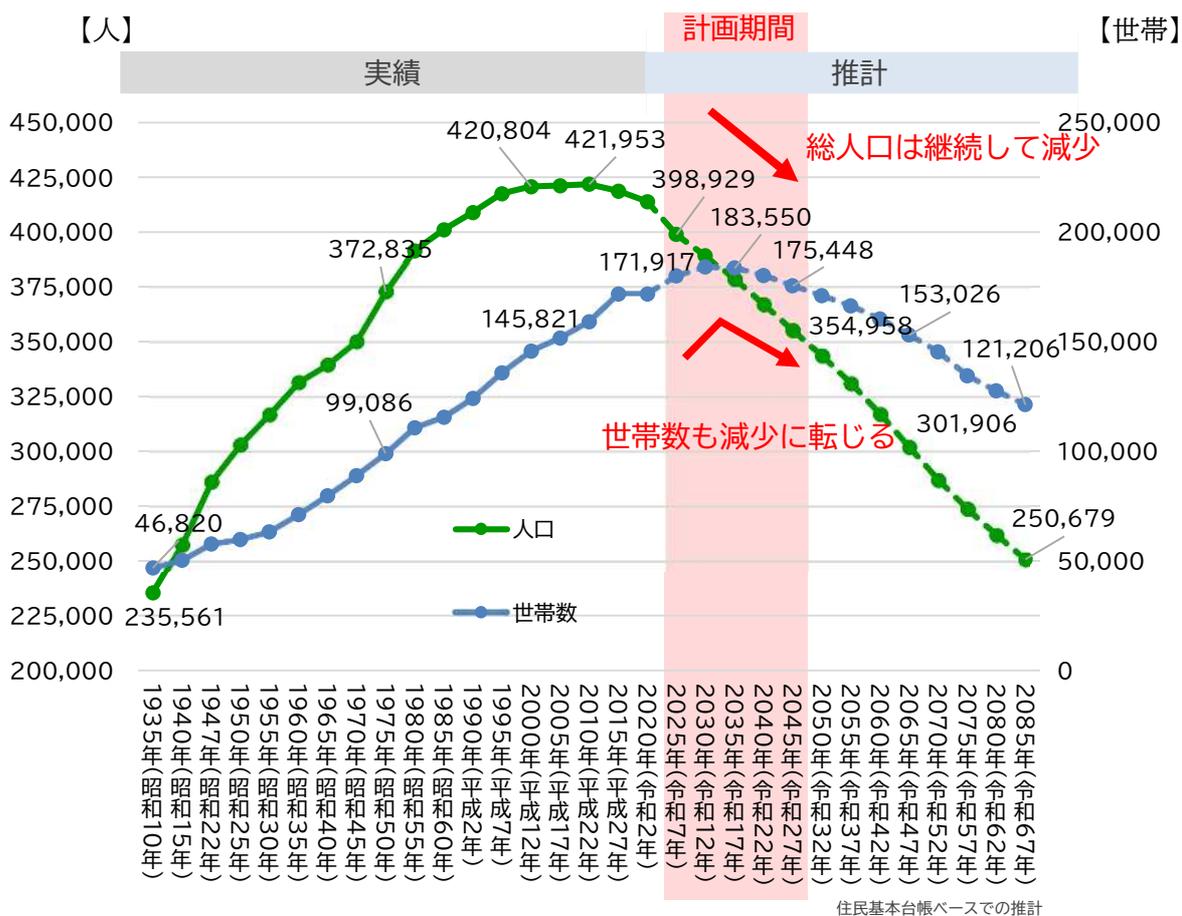
○人口減少は加速度的に進行、世帯数も減少に転換

今後、団塊世代の高齢化などに伴い、本市の人口は加速度的に減少し、本計画の期末である2045（令和27）年には、現在より約4万人減少し、約35.5万人となる見込みです。これは1970（昭和45）年頃の人口規模と同等です。

また、本計画期間後も減少傾向は続き、40年後の2065（令和47）年には約31万人まで減少する見込みです。これは1950（昭和25）年頃の人口規模となります。

さらに、これまで増加していた世帯数は、2030（令和12）年の約18.4万世帯をピークに減少に転じ、40年後には約15.7万世帯に減少する見込みです。

■人口と世帯数の実績と将来推計

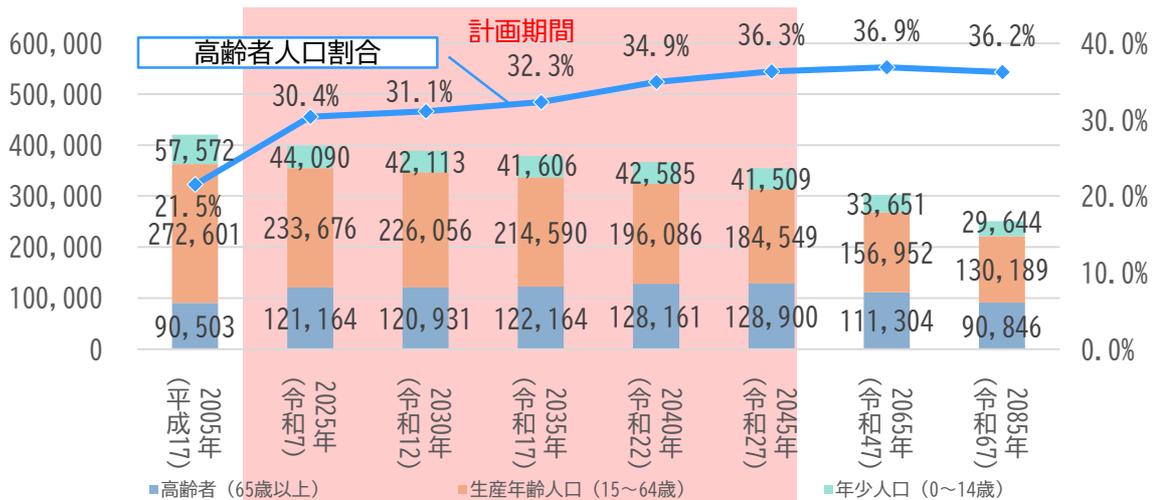


○高齢化率がより一層高まる人口構成に変化

年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）が引き続き減少する一方、団塊ジュニア世代が高齢期を迎え、老年人口（65歳以上）は2045（令和27）年にピークを迎えると予測されます。

なお、本計画の期間後も総人口の減少は継続していくものの、高齢者の割合は40年後の2065（令和47）年をピークに減少すると見込まれます。

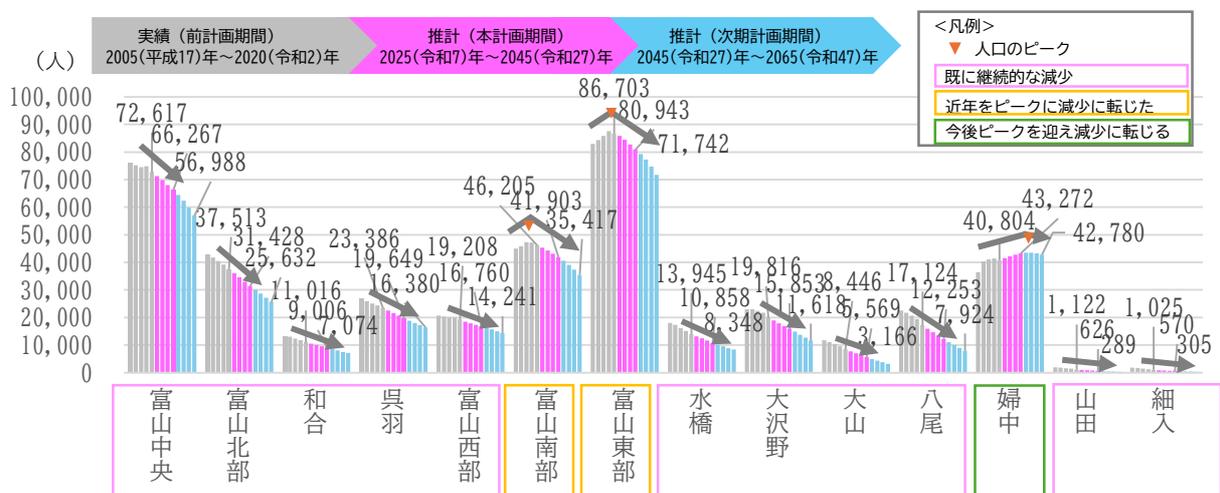
■年齢別人口の変化予測



○全ての地域で人口減少が進行

今後20～40年間に予測される急激な人口減少は、中山間地域などの郊外部だけでなく、これまで増加傾向にあった「富山東部」「富山南部」「婦中地域」を含めた全ての地域において進行します。

■地域別の人口変化の見通し

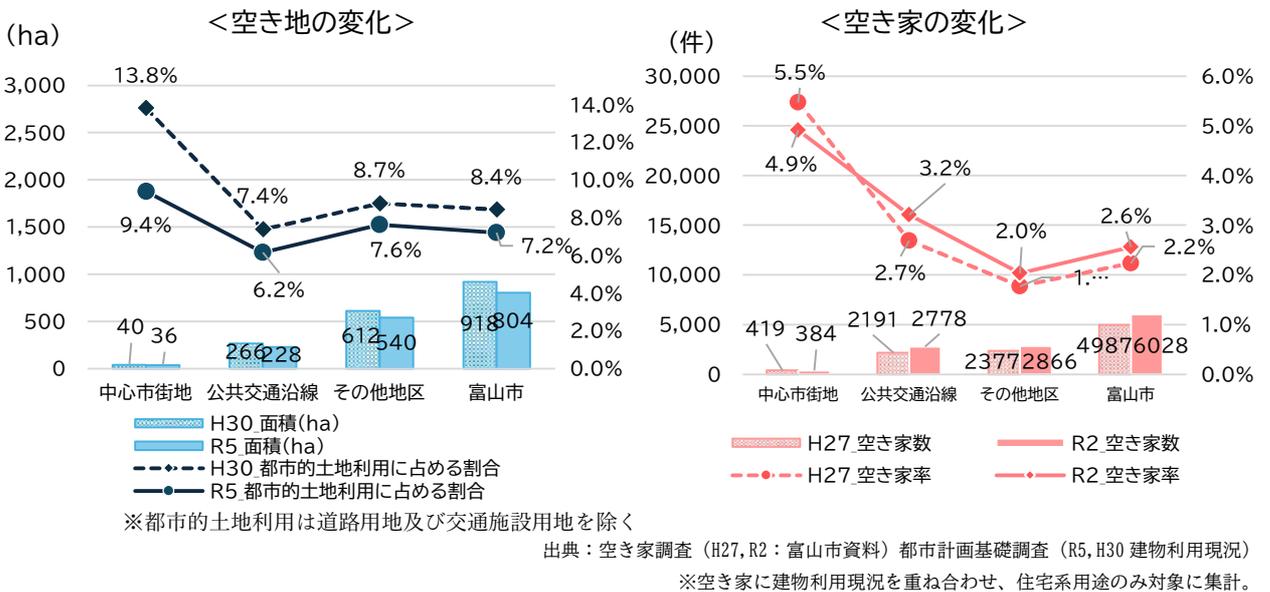


(2) “まばら” な市街地

○まばらに増加する空き地や空き家

既成市街地では多くの空き家や空き地が発生しており、特に空き家は増加傾向にあります。特に、都心地区や公共交通の沿線には、一人暮らしの高齢者が多く居住しており、今後、これらのエリアで急激に空き家が増加すると考えられ、低未利用地が散在する“まばら”な市街地になる恐れがあります。

■空き地や空き家の変化

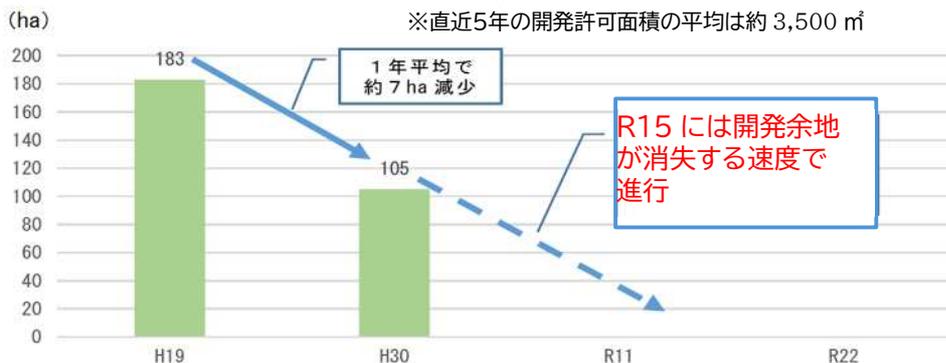


○既成市街地の活用の必要性

今後、管理されず放置された空き地や空き家が増加し、適正な管理や利活用が進まなければ、既成市街地の生活環境が悪化していく恐れがあります。

また、これまで公共交通の沿線では、残存農地を活用して新たな宅地を供給してきましたが、まとまった農地等が減少していることから、今後は既成市街地の空き家や空き地を活用することで、新たな住宅需要に応えていく必要があります。

■公共交通の沿線にあるまとまった農地（3,000㎡以上）の推移

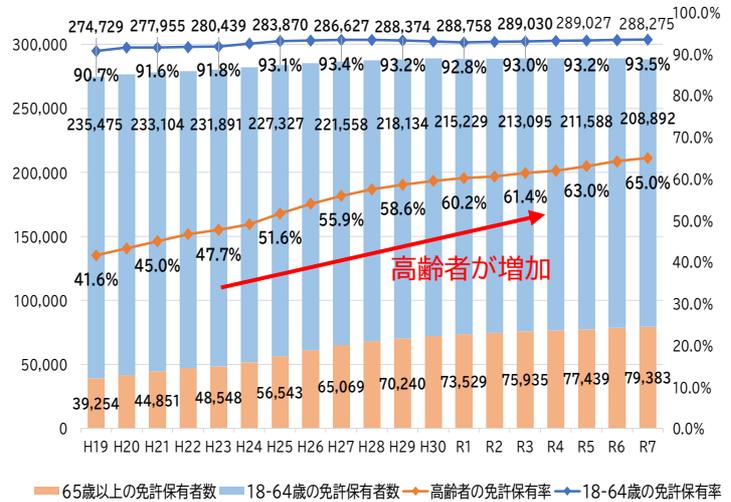


(3) 車利用に偏った生活

○依然として多い車利用

本市の世帯あたりの自家用車保有台数は、1.51 台／世帯（令和5年時点）と減少傾向にあるものの、依然として全国より高い水準を維持しています。また、高齢化に伴い高齢者の自動車運転免許の保有者数および保有率は年々増加しており、外出時に自動車を利用する市民は全体の約8割と、依然として自動車を利用する市民が多い傾向にあります。

■免許保有者数の推移



(出典：富山県運転免許センター)

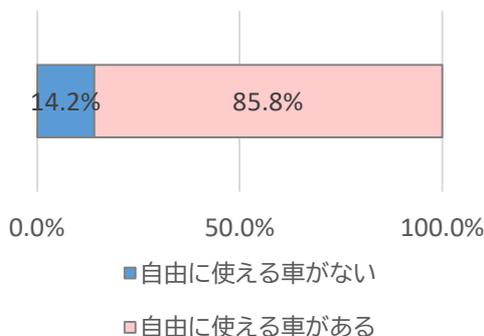
○公共交通が必要な市民

一方で、自動車を自由に使えない市民（免許のない人、免許はあるが自由に使える車を持たない人）は、全体の約14%を占めています。その多くは、70歳以上の高齢者や18歳未満などの若年層であり、買い物や通勤通学など日常の様々な場面で公共交通を利用しています。

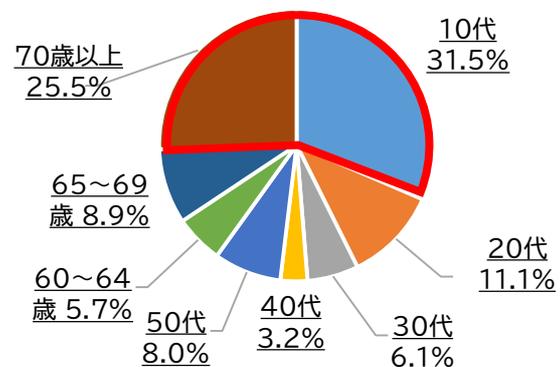
また、現在は自動車を自由に使える市民であっても、飲食などで運転ができない場面や、高齢化に伴い運転が困難になる可能性があります。

このため、公共交通は全ての市民にとって必要な交通手段であると考えられます。

■車を自由に使えない人の割合



■車を自由に使えない人の年代



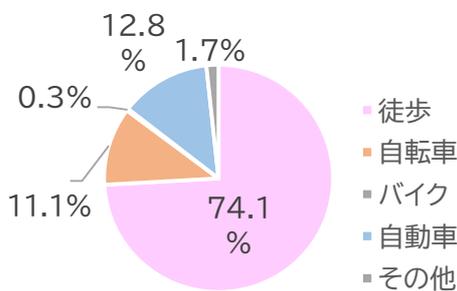
(出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）)

○徒歩で公共交通を利用する範囲

公共交通の利用者は、通勤・通学などの目的が多く、その7割以上が自宅から徒歩で駅やバス停にアクセスしています。

また、実際に徒歩で公共交通にアクセスしている人の居住地は、駅やバス停から約600m～800mの範囲となっており、そのエリアには、市民の66%（用途地域内では57%）が居住しています。これは、コンパクトなまちづくりで示す徒歩圏（300m～500m）よりも広い範囲となっており、利用実態に合わせたまちづくりの推進が必要です。

■公共交通へのアクセス手段



■徒歩で利用している範囲

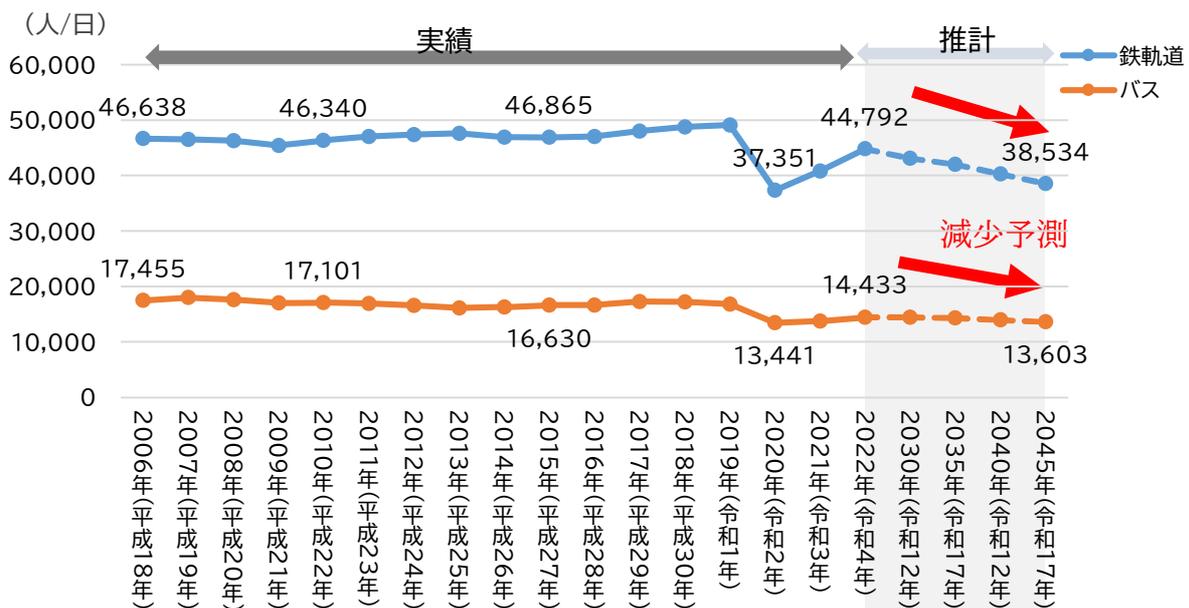
番号	種別	徒歩で利用している範囲 (駅やバス停からの距離)	歩行時間 (推定)
1	あいの風とやま鉄道線	790m	14分
2	地铁本線	700m	12分
3	地铁不二越・上滝線	590m	10分30秒
4	地铁立山線	700m	12分
5	JR高山本線	750m	13分
6	市内軌道線	600m	10分30秒
7	富山港線	600m	10分30秒
	バス路線	600m	10分30秒

(出典：富山市公共交通の利用実態調査(令和元年度))

○公共交通の持続性の懸念

生産年齢人口の減少などに伴う公共交通利用者の減少に加え、運転手などの人材不足や電力・資材等の高騰による運行コストの上昇など、交通事業を取り巻く経営環境は厳しく、公共交通の持続可能性が脅かされています。

■公共交通利用者数の実績と将来推計



※各沿線の徒歩で利用している範囲の総人口の増減より算出した概算推計値
 ※バスについて運行頻度の高い幹線バス路線の人口推移に基づき算出

(4) 膨張する都市管理コスト

○老朽化する社会インフラ

本市は扇状地や氾濫平野に広がった市街地を有し、市道の総延長は中核市で6位(4,079 km)、都市公園数は中核市で最多(1,143箇所)であり、多くの道路や橋梁、公園、上下水道などの社会インフラを抱えています。

これらのインフラの多くは1960年代から1980年代の高度経済成長期に整備されたものであり、現時点で橋梁の約35%が耐用年数(50年)を超え、今後20年間に橋梁は約7割が、下水道や水道は4～8割程度が耐用年数を迎えると見込まれており、大規模な補修や更新などを進める必要があります。

■道路の整備状況

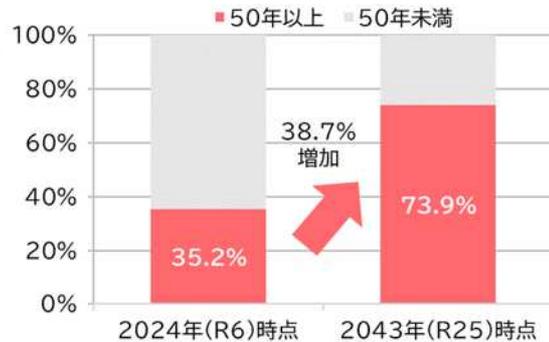


■公園の整備状況



■市道橋の耐用年数を迎える割合

(橋長15m以上の重要橋梁で架設年が明らかな230橋)



○限られた予算の中での適正な維持管理

人口減少に伴い税収の減少が予測される中、高齢化の進展による扶助費の増加などから、社会インフラの維持管理にかけられる予算は限られてくるものと考えられ、現在の管理水準での維持管理が難しくなることが予想されます。

このため、限られた予算の中で社会インフラの維持・管理や更新、さらには災害リスクへの対応を進める必要があります。

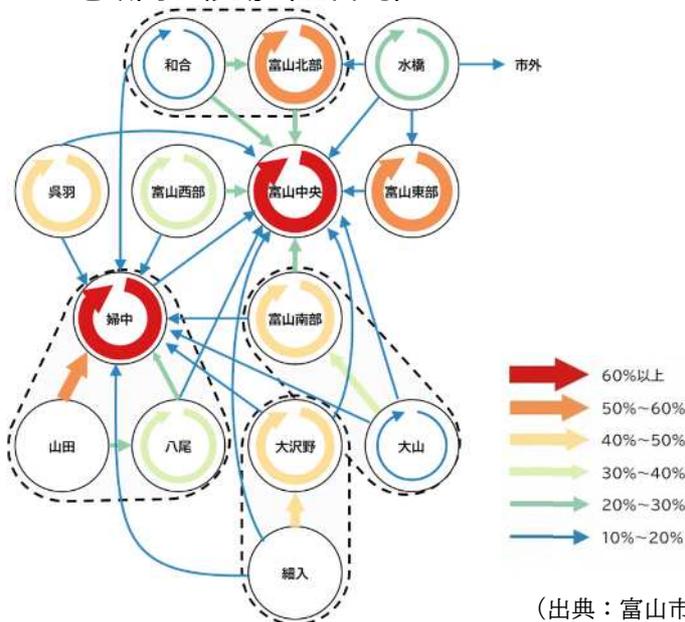
(5) 市民の意識や行動の変化

○生活における地域間の移動

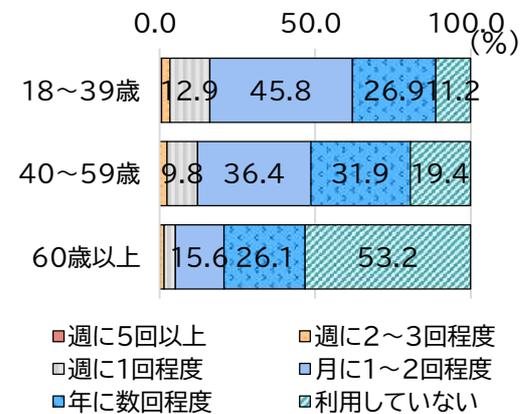
市民は自宅の徒歩圏や地域内だけでなく、買い物などで周辺の地域とつながり生活をしています。その特性から「細入・大沢野」、「婦中・八尾・山田」、「大山・富山南部」、「和合・富山北部」は深いつながりをもった地域であると考えられます。

また、移動を伴わないネットショッピングや宅配サービスなどで買い物をする市民も増えています。

■地域間の移動（全目的）



■ネットショッピングの頻度

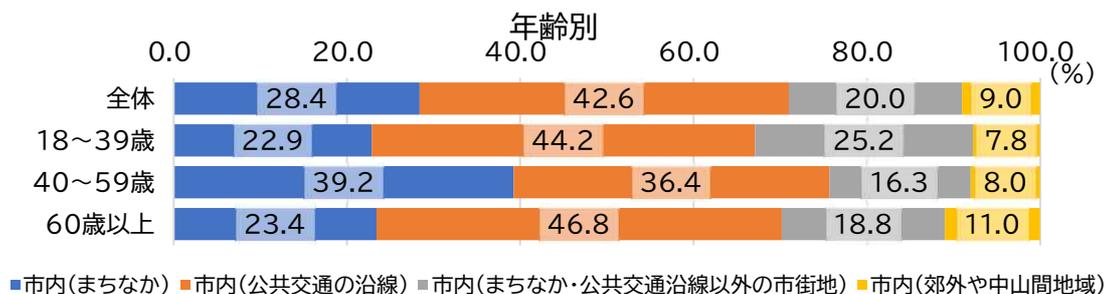


(出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）)

○居住地選択の意識

住み替えの予定や希望のある市民のうち、その約半数が都心地区や公共交通の沿線を居住地として選択する意識をもっており、これから高齢期を迎える40代・50代はその傾向が顕著となっています。

■住み替え希望エリア

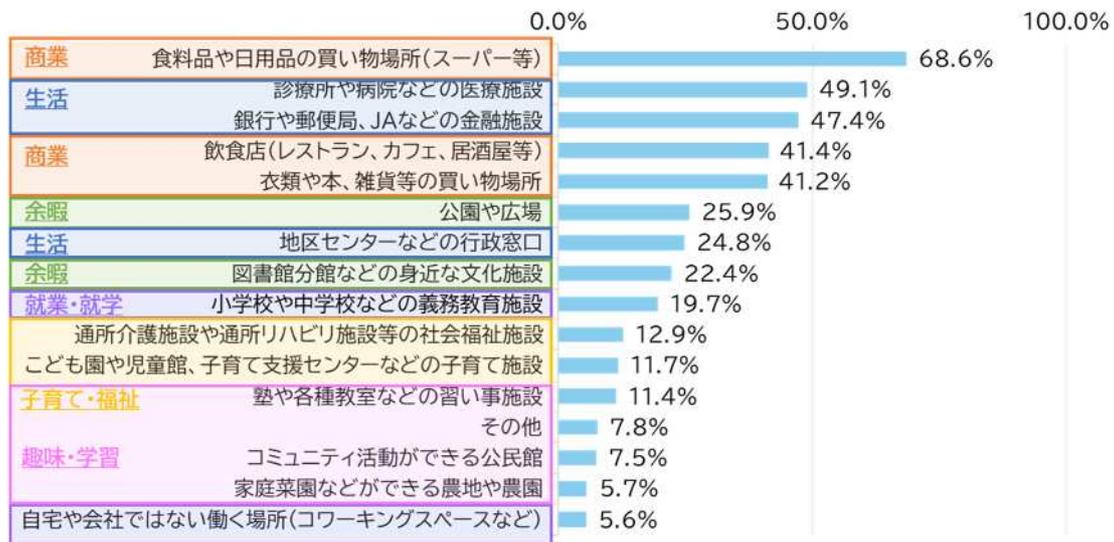


(出典：富山市のまちづくりに関するアンケート調査（令和5年度）)

○必要とする都市の機能

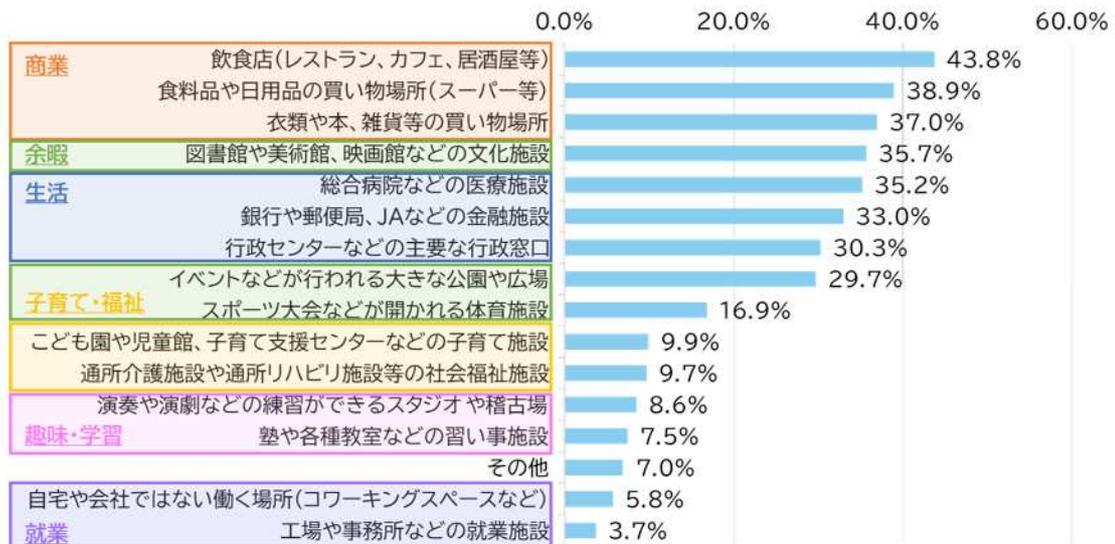
住まいの周辺に必要な金融機関としては、日常生活に必要な買い物場所や病院、金融など要望が高くなっています。また、子育て世代では、義務教育施設をはじめとした子育てに関連する機能も求められています。一方で、都心地区や各拠点では、飲食店や買い物場所などの商業施設や図書館・美術館などの文化施設、高次的な医療施設である総合病院などが求められています。

■住まいの周辺にあってほしいもの（全世代）



(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

■都心地区や地域生活拠点にあってほしいもの

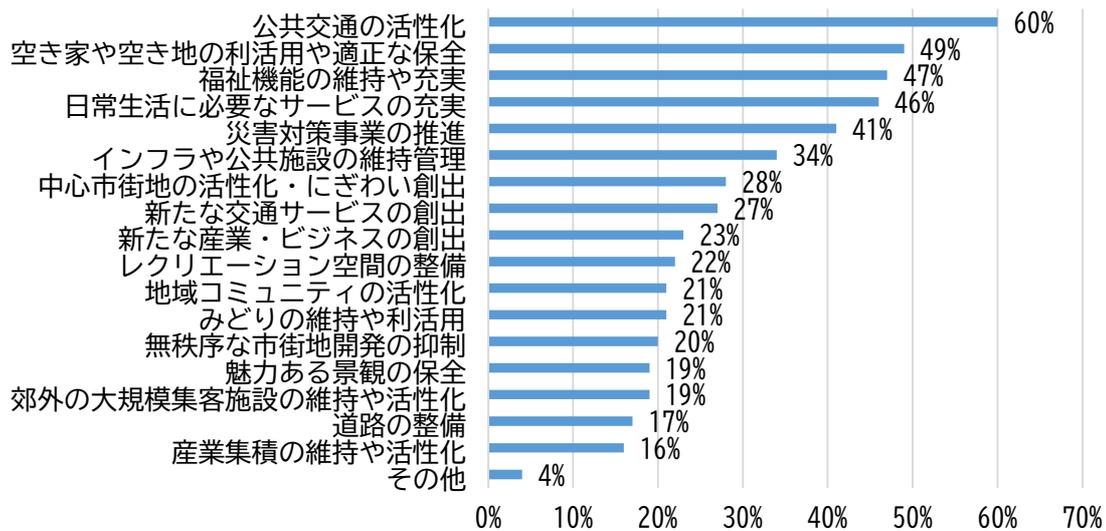


(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

○まちづくりに求められる取組

6割の市民が「公共交通の活性化」を求めており、次いで「空き家や空き地の活用や適正な保全」を約半数の市民が求めています。また「福祉機能の維持や充実」、「日常生活に必要な商業サービスの維持や充実」、「災害対策の推進」、「インフラや公共施設の維持管理」といった現状の生活を支えるサービスや安全対策への取組が求められています。

■これからのまちづくりに必要な取組

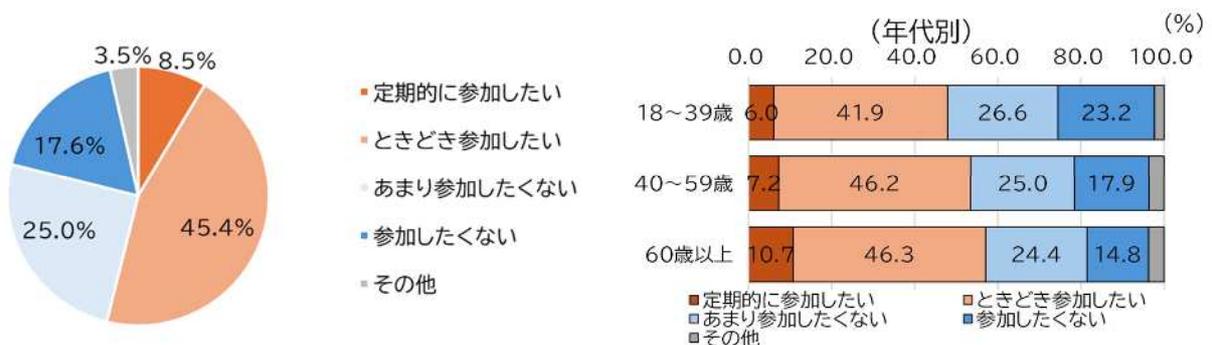


(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

○まちづくりへの市民参加

人口減少などの都市の現状を認識した上でのまちづくり等の地域活動への参加意向は、半数以上となっています。このような、市民の主体的なまちづくりへの参加により、人口減少下において生じる様々なまちの課題に対応できる可能性があります。

■まちづくり活動等への参加意欲



(出典:富山市のまちづくりに関するアンケート調査(令和5年度))

4. 現状の課題認識とまちの目標

(1) 現状認識

コンパクトなまちづくりにより
持続可能な魅力ある“まち”への転換が進んでいるが、
人口減少時代はこれからが本番であり、
“まち”の問題は複雑化・深刻化する恐れ

20年近く取り組んできたコンパクトなまちづくりにより市街地の外延化は抑制されており、市街地の低密度化に一定の歯止めがかかった持続可能な魅力ある“まち”への転換が進んでいます。

しかしながら、本市の人口は今後20～40年の間に約3割の減少が見込まれる本格的な人口減少時代に突入します。今後は、これまで増加を続けてきた世帯数や高齢者数さえも減少に転じ、中心市街地を含む全ての地域で、人口が加速度的に減少する見通しです。このような人口密度の低下は市街地に様々な影響を及ぼし、“まち”の問題は、より複雑化・深刻化することが懸念されるため、これまで以上に「市街地の人口密度低下」と「都市管理コストの上昇」を抑制していく必要があります。

このような状況から、今後も引き続き、市街地の外延化を抑制し、公共交通沿線への居住を推進する「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を継続するとともに、魅力ある地域資源を活かし、「公共交通の沿線や拠点の機能や魅力の向上」を市民とともに推進することで、人口減少に対応した持続可能な“まち”を創り上げる必要があります。

<まちの資源>

I 富山駅を中心に充実した公共交通ネットワーク

鉄軌道やバス路線などの公共交通は、富山駅を中心に放射状の交通ネットワークを形成しており、新幹線など都市間を結ぶ広域交通ネットワークとも結節し、市民の都市活動を支えています。

II コンパクトなまちづくりによる持続可能な都市構造への転換

公共交通沿線居住の推進などのコンパクトなまちづくりにより、公共交通の徒歩圏が居住地として選ばれる傾向が見られます。また、中心市街地では公共投資を呼び水に民間投資が促され、広域的な都市機能の集積が進むなど持続可能な都市構造への転換が進んでいます。

Ⅲ ものづくりを中心とした多様な産業の立地

豊かな水資源や整備が進んだ道路網を背景に、ものづくりを中心とした様々な産業が市内に多く立地しています。これらの産業は本市の経済を動かし、市民に雇用やサービスを生み出し続けています。

Ⅳ 各地域に残る固有の歴史・文化・環境が育んだ魅力的な資源や生活

川上から川下まで変化に富んだ自然環境や、地域ごとに特色のある歴史、文化を背景に育まれてきた「食」や「祭」、「アクティビティ」など、魅力的な地域資源や、そこでの生活が存在しています。

<現状の課題認識>

Ⅰ 公共交通の持続性が低下し、極めて生活しづらい“まち”へ

今後は、加速する人口減少によって通勤・通学利用者の減少が予測されるほか、運転手などの担い手不足、運行コストの上昇など、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっていくことから、学生や高齢者をはじめとする車を自由に使えない人にとって、極めて生活しづらいまちになる恐れがあります。

Ⅱ “まばら”な市街地と“まち”の老朽化による生活環境の悪化

高齢化率が高く、核家族化が進む既成市街地では、空き家・空き地が急速に増加しており、“まばら”な市街地へと変化しつつあります。また、既成市街地の社会インフラの多くが老朽化による更新時期を迎え、加速する人口減少がもたらす財政力の低下により、適切に維持管理・更新していくことが難しくなり、生活環境の悪化につながる恐れがあります。

Ⅲ 拠点性の低下による都市全体の活力、魅力の喪失

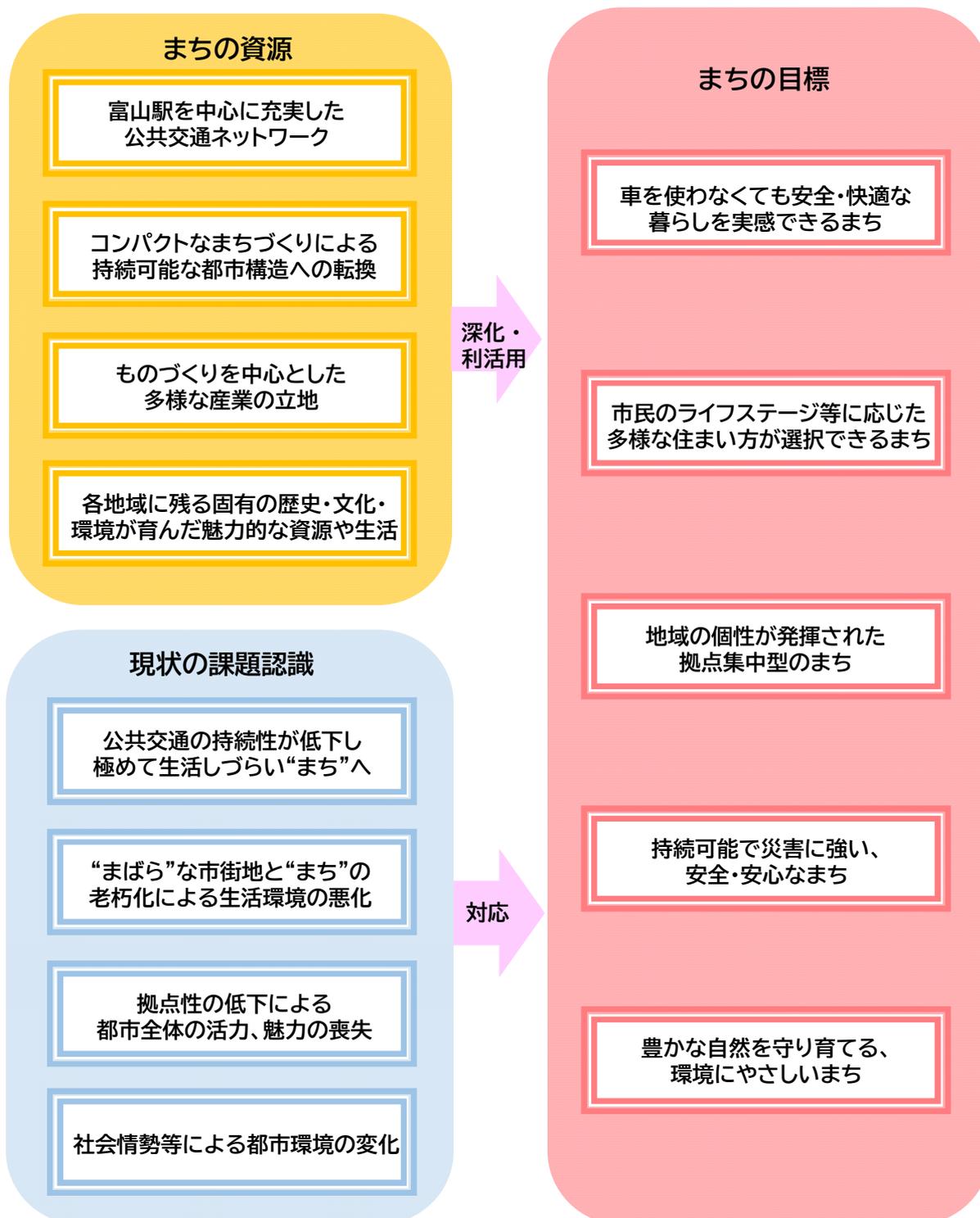
生活のデジタル化によって外出機会が減少する中、車利用を中心とした市民生活が続けば、駅などの徒歩圏にある都心地区をはじめとした地域生活拠点の都市機能が成り立たなくなり、都市全体の活力・魅力喪失につながります。

Ⅳ 社会情勢等による都市環境の変化

頻発・激甚化する自然災害や、デジタル・DXの進展などによる働き方・暮らし方の多様化など、都市を取り巻く環境や市民の価値観は大きく変化しており、必要な対応をとらなければ、都市活動の停滞を招くとともに、多様化する市民ニーズに答えられなくなる恐れがあります。

(2) まちの目標

本市の現状認識を踏まえ、コンパクトなまちづくりの継続によって目指すまちの目標を次のように設定します。



①車を使わなくても安心・快適な暮らしを実感できるまち

車を自由に使えない人はもとより、日常的に車を利用する人にとっても、徒歩や公共交通を中心とした移動手段により、商業・業務・医療などの都市機能を享受できる、安心して快適な暮らしを実感できるまちを目指します。

②市民のライフステージ等に応じた多様な住まい方が選択できるまち

人口減少下において都市の無秩序な拡大を抑えつつ、市民のライフステージやライフスタイルの多様化に対応するため、社会インフラの適正な管理と空き家や空き地の活用を促進し、歩いて暮らせるまちなかや、歴史・文化が息づく地域、田園風景が広がる郊外など、多様な住まいや生活環境を選択できるまちを目指します。

③地域の個性が発揮された拠点集中型のまち

本市の顔である都心地区をはじめ、地域の個性を形成する都市機能や交通環境、歴史や文化などの地域資源を活かした多様な地域生活拠点を形成し、それらを公共交通でつなぐ拠点集中型のまちを目指します。

④持続可能で災害に強い、安全・安心なまち

激甚化する災害リスクへの対応などを踏まえ、社会インフラの老朽化対策や低未利用地の適正管理を進めるとともに、コンパクトなまちづくりを意識した土地利用の推進や無秩序な市街地拡大の抑制を図り、市全域を見据えた適切な都市マネジメントを推進し、安全・安心なまちを目指します。

⑤豊かな自然を守り育てる、環境に優しいまち

川上から川下まで広大な面積をもつ本市の特性を踏まえ、市街地での緑地や街路樹の保全・整備、農山村部での市民との協働によるコミュニティづくりなどにより、多様な自然や景観、営農環境を守り育て、市民が身近に自然を感じられる、環境に優しいまちを目指します。

II

将来都市構造

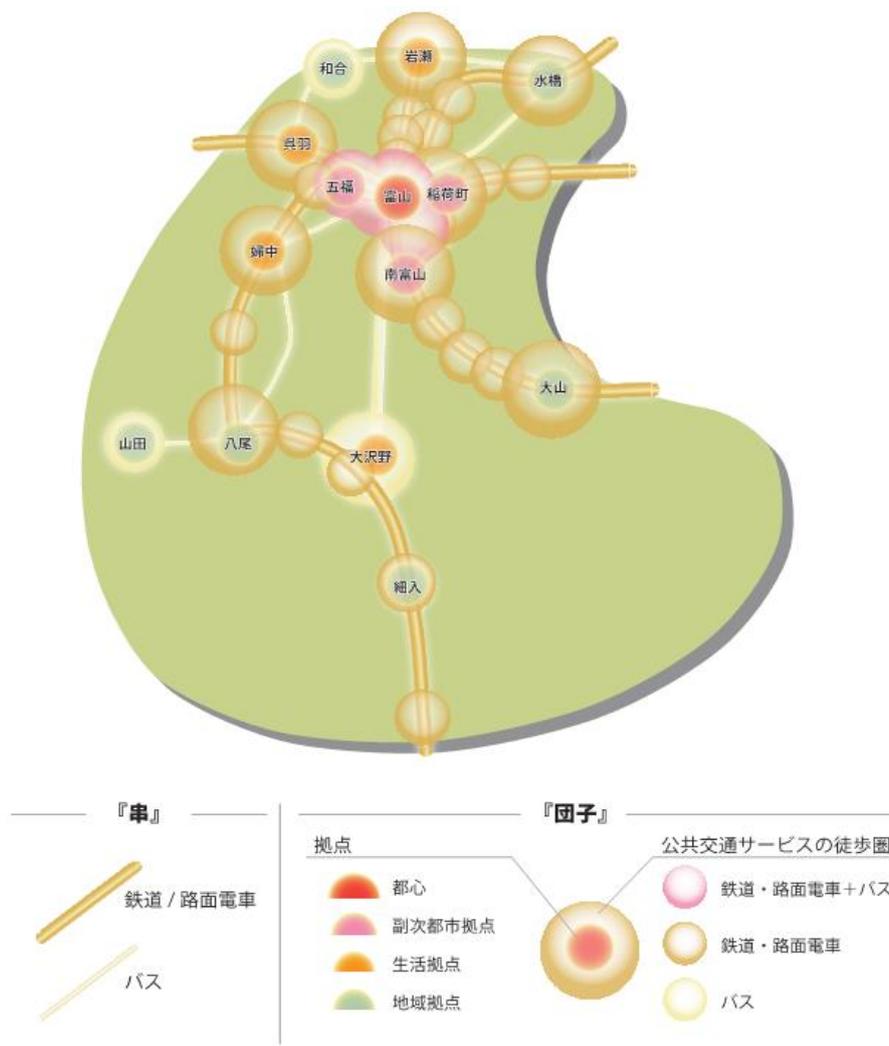
1. 目指す都市構造

(1) お団子と串の都市構造

これからの本市のまちづくりにおいては、本格的な人口減少と社会情勢の変化に対応し都市の活力を創出するため、公共交通の活性化と、その沿線に居住や都市機能の集約を図るコンパクトなまちづくりを継続するとともに、地域資源の魅力を最大化する拠点の形成や既成市街地の利活用により、『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を市民とともに目指します。

■概念図

都市の再構築を目指すお団子と串の都市構造
使いやすい「串」：利便性や質の高い公共交通
色付けされた「お団子」：串で結ばれた特色ある徒歩圏



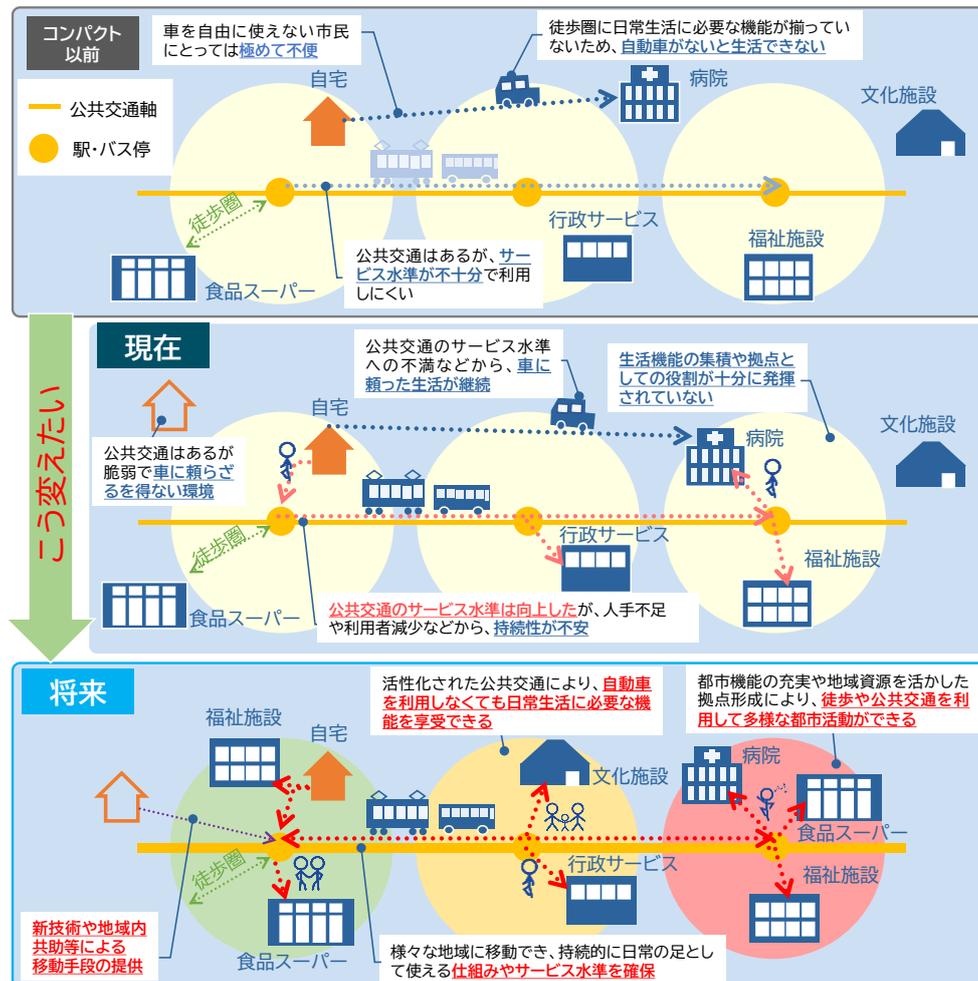
① 公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり

以前は、徒歩圏（お団子）に日常生活に必要な機能が揃っておらず、車を自由に使えない市民にとって不便な生活環境であったことから、車を使わなくても日常生活に必要な機能を楽しむよう、徒歩圏（お団子）を公共交通（串）でつなぐコンパクトなまちづくりを推進してきました。

その結果、徒歩圏（お団子）への機能集積が一定程度進み、公共交通のサービス水準も向上するなど、目指す生活環境が整いつつあります。一方で、多くの市民は依然として車に頼った生活を続けており、公共交通に対してはサービス水準への満足度の低さや持続性への不安が残っています。また、徒歩圏（お団子）における生活機能の集積や拠点としての機能が十分でないなどの課題があります。

このことから、徒歩圏（お団子）では、それぞれの特性を活かした特色ある徒歩圏（色付けされたお団子）の形成を進めるとともに、利便性の高い公共交通（使いやすい串）でつなぐ「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を推進します。

■串(公共交通)と団子(徒歩圏)によるコンパクトなまちづくりの基本概念

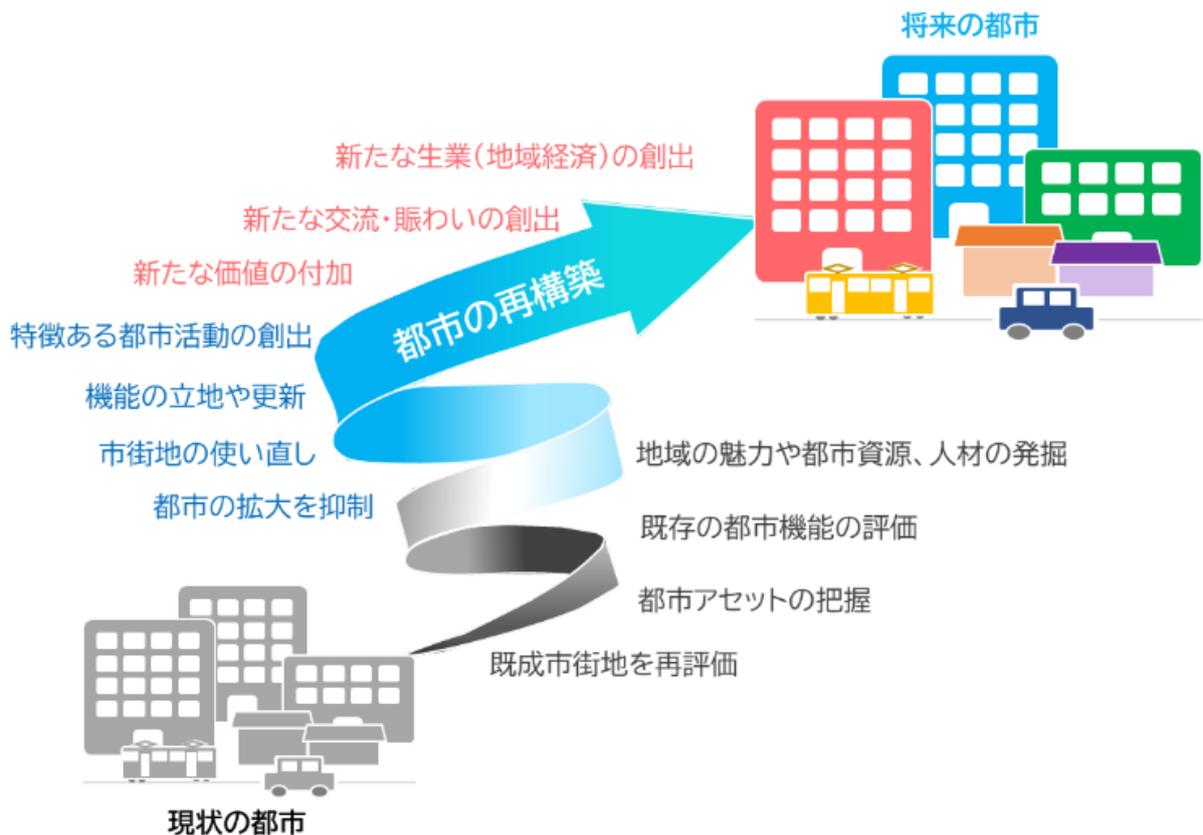


② 都市の再構築（リノベーション）を推進

本市は、充実した公共交通網、多様な都市機能・地域資源を有していることから、これらを最大限に活かした施設の整備や維持、産業育成等により、都市のポテンシャルをさらに高めていく必要があります。

また、今後の都市づくりにおいては、人口が加速度的に減少するため土地や建物が余剰となり、都市の環境を悪化させるなどの懸念があることから、既成市街地の中を使い直す土地利用が重要です。

このため、既成市街地を改善・最適化し、価値を付加することで、新たな土地利用や経済活動、交流・賑わいを生む、都市の再構築（リノベーション）を推進します。

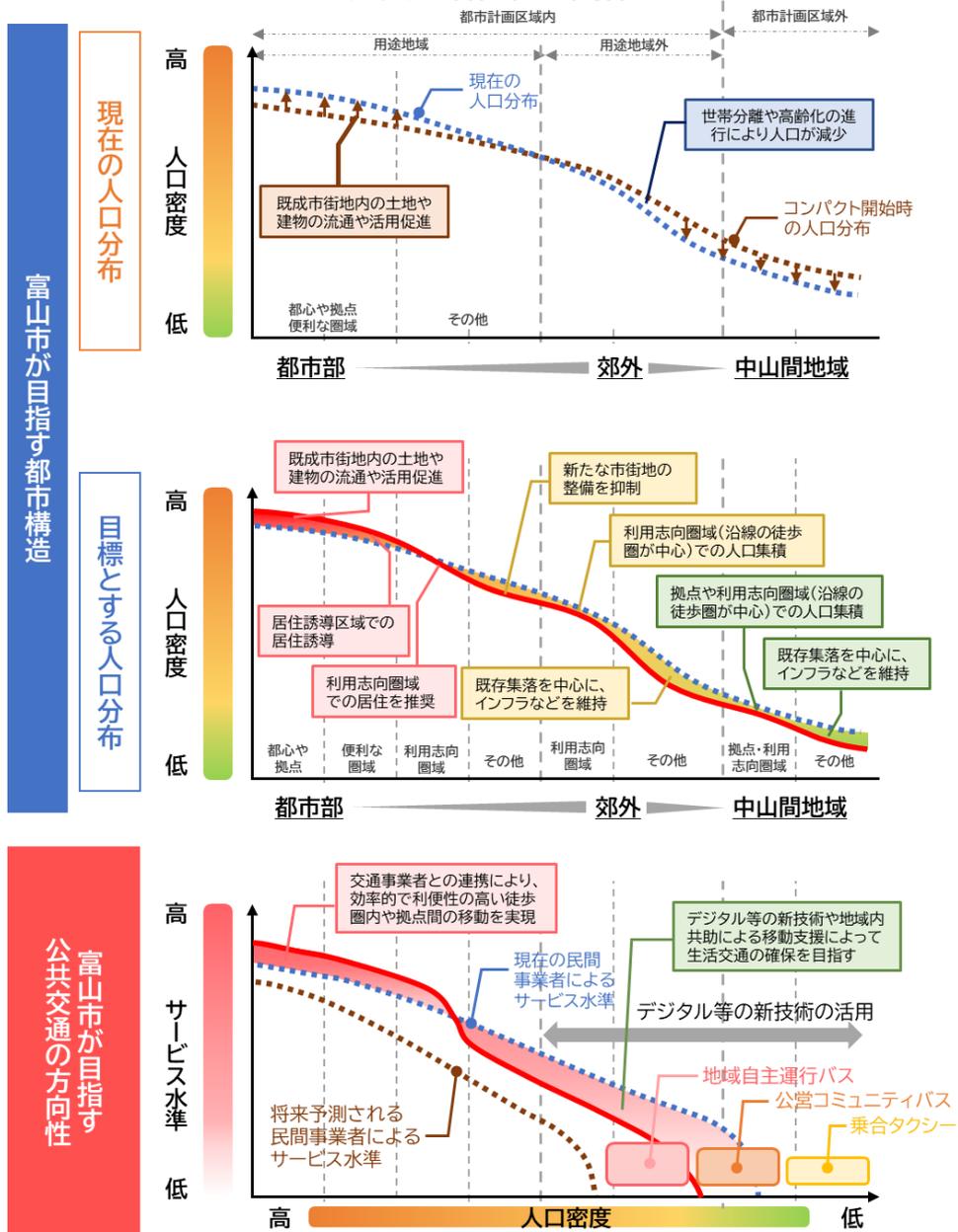


③ コンパクトなまちづくりが目指す人口分布と公共交通サービス水準

本市のコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではありません。公共交通でつながる都心地区や地域生活拠点及び沿線の魅力を高め、公共交通が利用しやすい駅やバス停の徒歩圏に居住を誘導することで、中長期的に都市の拡大を抑制しコンパクトにするものです。

また、人口減少がより進む中山間地域等では、地域の参画や新技術の活用等により生活を営む上で必要な公共交通のサービス水準の低下を抑制し、生活を支えていきます。

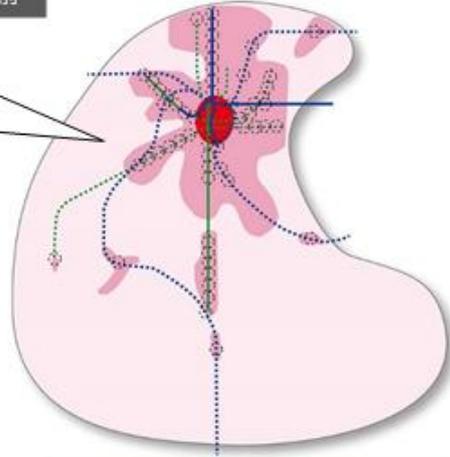
■コンパクトなまちづくりと公共交通活性化の関係



■人口分布の変化イメージ

コンパクト以前

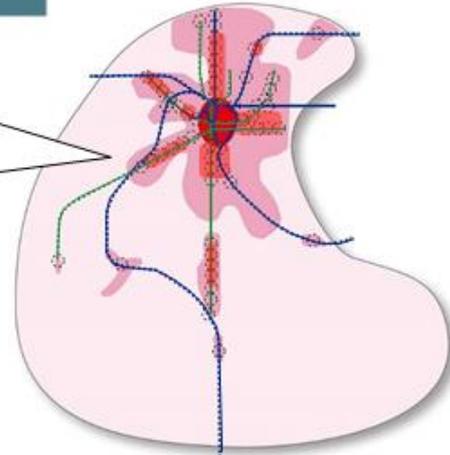
- ・郊外の開発により、広く薄い市街地を形成
- ・公共交通の利便性が高いところは限られており、日常生活では自動車に依存



こう変わった

現在

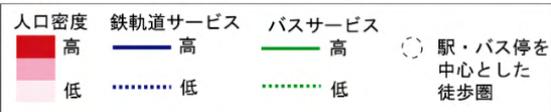
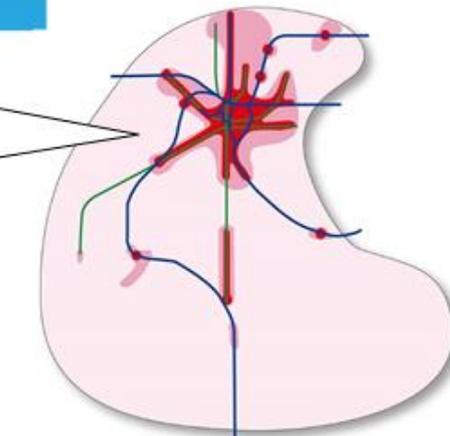
- ・人口の社会増は郊外から公共交通の沿線など市街化区域等を中心に変化
- ・市民が移動に対し自動車だけでなく、公共交通を選択する傾向



こう変えたい

将来

- ・公共交通の活性化と沿線の利便性の向上を引き続き進め、公共交通を志向する生活環境を生み出し、中長期的に公共交通沿線での人口密度を高める



(2) 串<公共交通>

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの実現に必要な“串”として、都市の骨格を形成する「全ての鉄軌道」と拠点や施設等を結び「鉄軌道を補う主要なバス路線」を「主要な公共交通ネットワーク」に位置づけます。

また、「主要な公共交通ネットワーク」のうち、都心地区と地域生活拠点とを連絡する鉄軌道、および、鉄軌道を補い居住や都市機能の集積を推進するバス路線の区間について、都市の骨格を形成する「公共交通軸」に位置づけます。

公共交通軸では、路線の維持や利便性の向上を目指すとともに、その徒歩圏では居住や都市機能の集積などコンパクトなまちづくりを推進します。

①主要な公共交通ネットワーク

■全ての鉄軌道

富山駅を中心に放射状ネットワークを形成し、都心地区や各地域生活圏域を連絡する大量輸送、速達性、定時性、広域性等の面で優れた移動手段で、周辺の市町村等との広域的な移動にも必要不可欠な公共交通機関

■鉄軌道を補う主要なバス路線

鉄軌道を補う公共交通であるバス路線のうち、拠点や公共交通によるアクセスが重要となる施設等を結ぶバス路線

- ・ 都心地区と地域生活拠点、鉄軌道と地域生活拠点をつなぐバス路線
- ・ 都心地区と主要な施設等をつなぐバス路線

②公共交通軸

主要な公共交通ネットワークのうち、人口や都市機能の集積などコンパクトなまちづくりを推進する公共交通の路線や区間

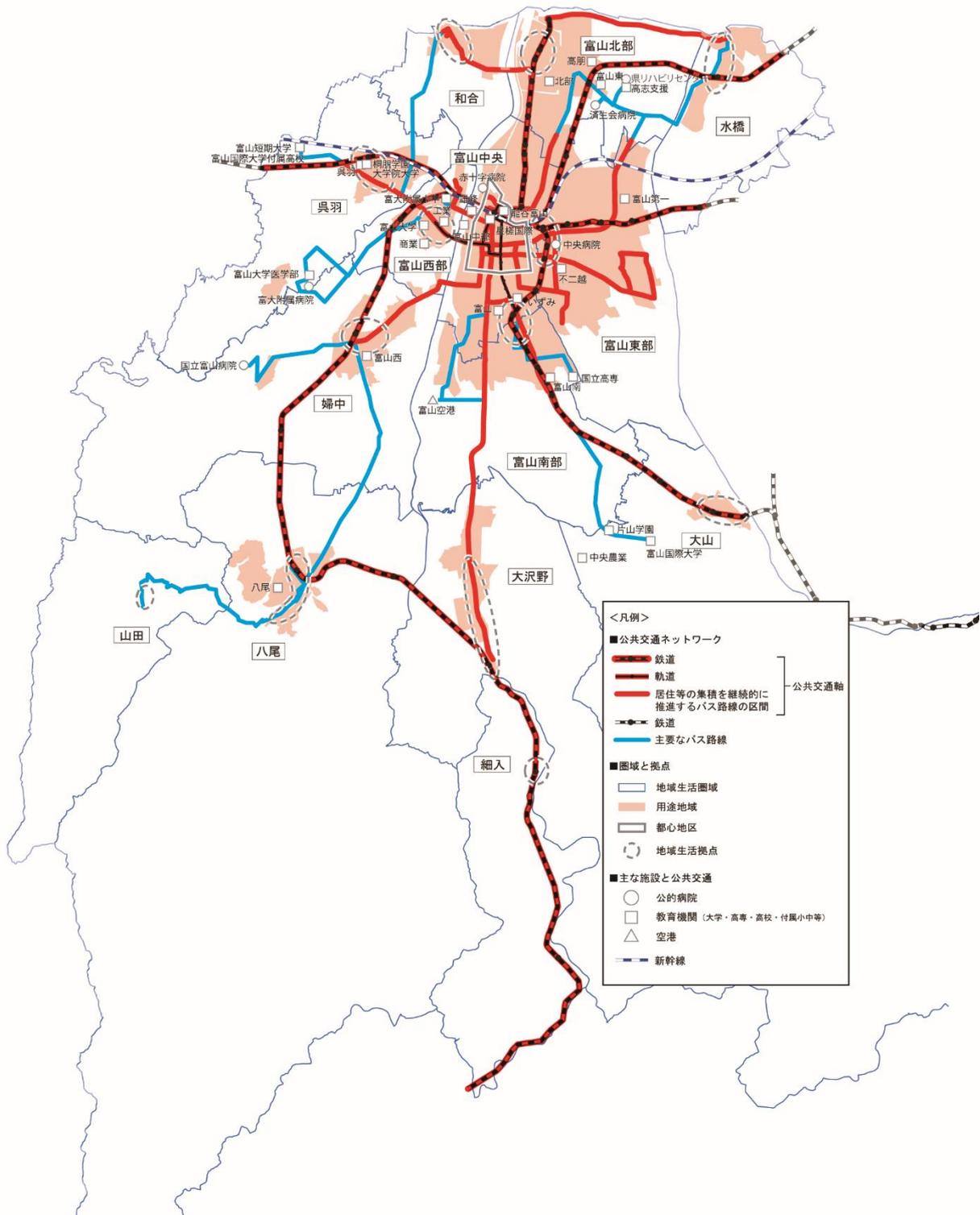
■都市の骨格を形成し、都心と地域生活拠点とを連絡する鉄軌道路線

(『全ての鉄軌道』の一部)

■鉄軌道を補い居住や都市機能の集積を継続的に推進するバス路線の区間

(『鉄軌道を補う主要なバス路線』の一部)

■串：「主要な公共交通ネットワーク」と「公共交通軸」



(3) お団子<駅やバス停の徒歩圏等>

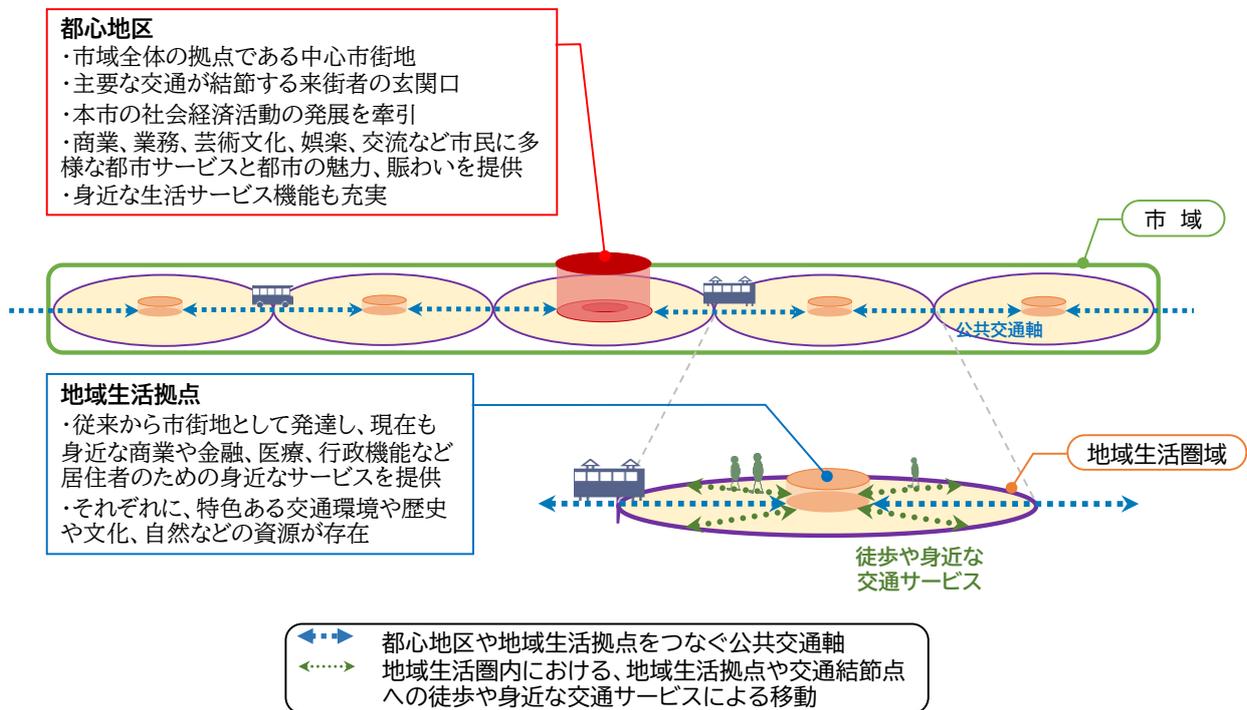
①まちづくりの単位と拠点

商業などの都市機能の無秩序な拡散は、日常生活における自動車への依存をより高め、車を使えない市民にとって暮らしにくいまちになります。このため、都心地区や公共交通沿線の既成市街地において都市機能の集積・維持・向上を図ります。

都市機能の集積にあたっては、市域全体の拠点を「都心地区」とするとともに、地域住民の身近な生活行動の範囲を「地域生活圏域」とし、それぞれの「地域生活圏域」に、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設等が集積している地区を「地域生活拠点」として位置付けます。

また、「都心地区」では買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流など広域的なサービスを充実させ、「地域生活拠点」では、最寄り品の購入や必要な行政サービス、歴史ある祭り文化など、地域に根差した生活環境を整え、その特色を相互に享受できるように都心地区や各地域生活拠点を結ぶ公共交通軸の維持・改善を図るとともに、公共交通軸へアクセスするための効率的で身近な交通サービスを提供します。

■地域生活圏域の設定と拠点配置のイメージ



②まちづくりの単位となる地域生活圏域の設定 ～市域を14の地域に区分

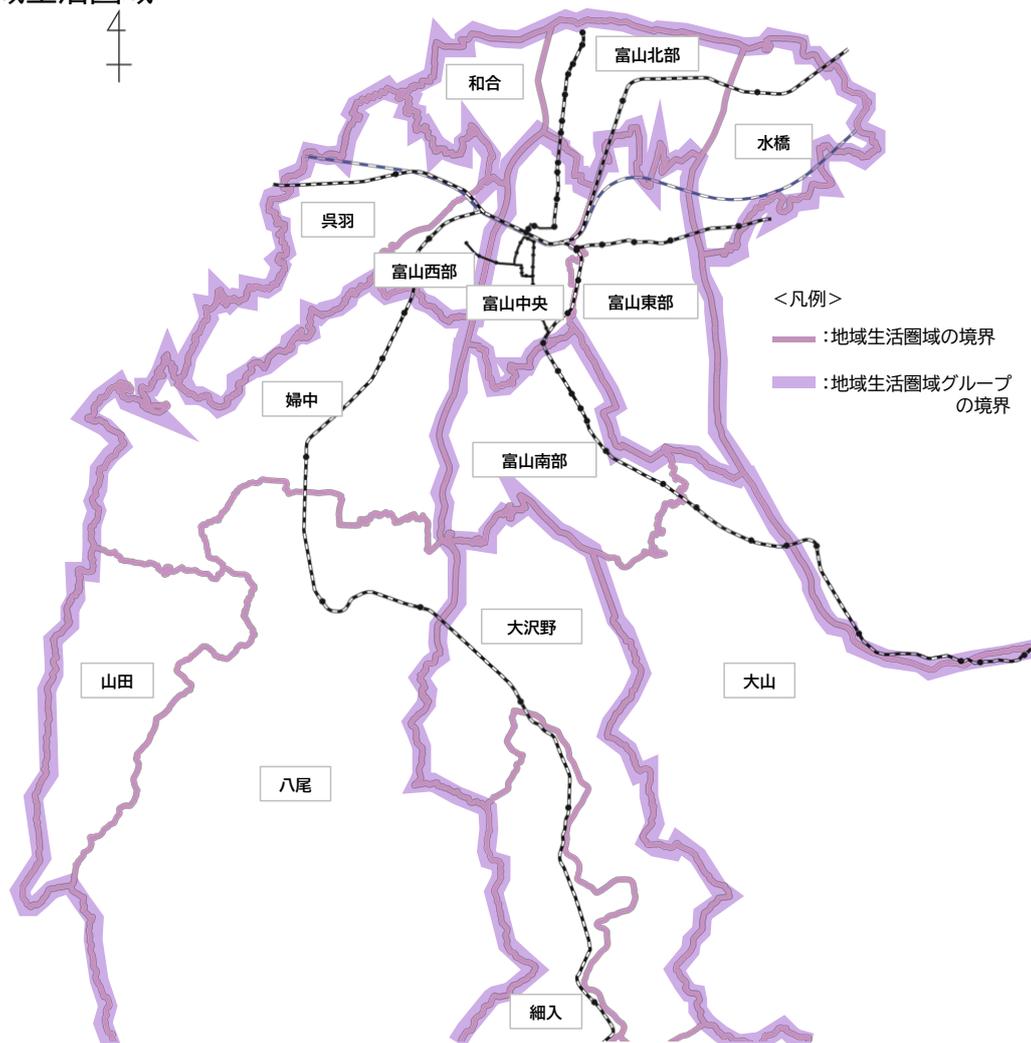
市民の生活行動の単位であり、最寄り品の購入や医療サービスなどを身近に享受できるまちづくりの単位として地域生活圏を設定します。

設定するにあたって、第一に歴史的つながりや一体性、まとまりがあり、市民にもわかりやすい地域を基本とします。

第二に日常生活に必要なサービスを身近に享受できる拠点の育成や、それぞれの人口規模のバランスの観点から、富山地域では、河川等の地形や小中学校区などを考慮し、8つの地域生活圏に区分します。大沢野地域、大山地域、八尾地域、婦中地域、山田地域、細入地域は、それぞれ一つの地域生活圏として区分し14の地域生活圏域とします。

また、市民の生活行動（買い物、通勤・通学や通院）から、14の地域生活圏域は単独で存在しているのではなく、海や河川・山間部などの地勢を背景に、相互につながり、各地域の機能や資源を地域間で補完しあっていることから、つながりの強い地域生活圏域毎にグループ化し、6つの地域生活圏域グループとします。

■地域生活圏域



③諸機能の集約・維持を図る地域生活拠点の設定

地域生活拠点は、既存の都市機能の集積を活かす趣旨から、最寄り品小売業や医療施設、金融・郵便サービスなどの生活利便施設等が、徒歩圏の範囲にまとまって立地している地区を設定します。

■拠点の位置

地域名	地域生活拠点の位置
富山中央	都心地区(富山駅及び総曲輪周辺)※
富山北部	東岩瀬駅から萩浦小学校前駅周辺
和合	和合コミュニティセンター周辺
呉羽	呉羽駅周辺及び呉羽会館周辺
富山西部	富山大学周辺
富山南部	南富山駅周辺
富山東部	稻荷町駅から不二越駅周辺
水橋	水橋駅周辺及び水橋中部地区センター周辺
大沢野	笹津駅周辺及び大沢野会館周辺
大山	上滝駅周辺
八尾	越中八尾駅周辺及び八尾行政サービスセンター周辺
婦中	速星駅周辺
山田	山田中核型地区センター周辺
細入	楡原駅周辺

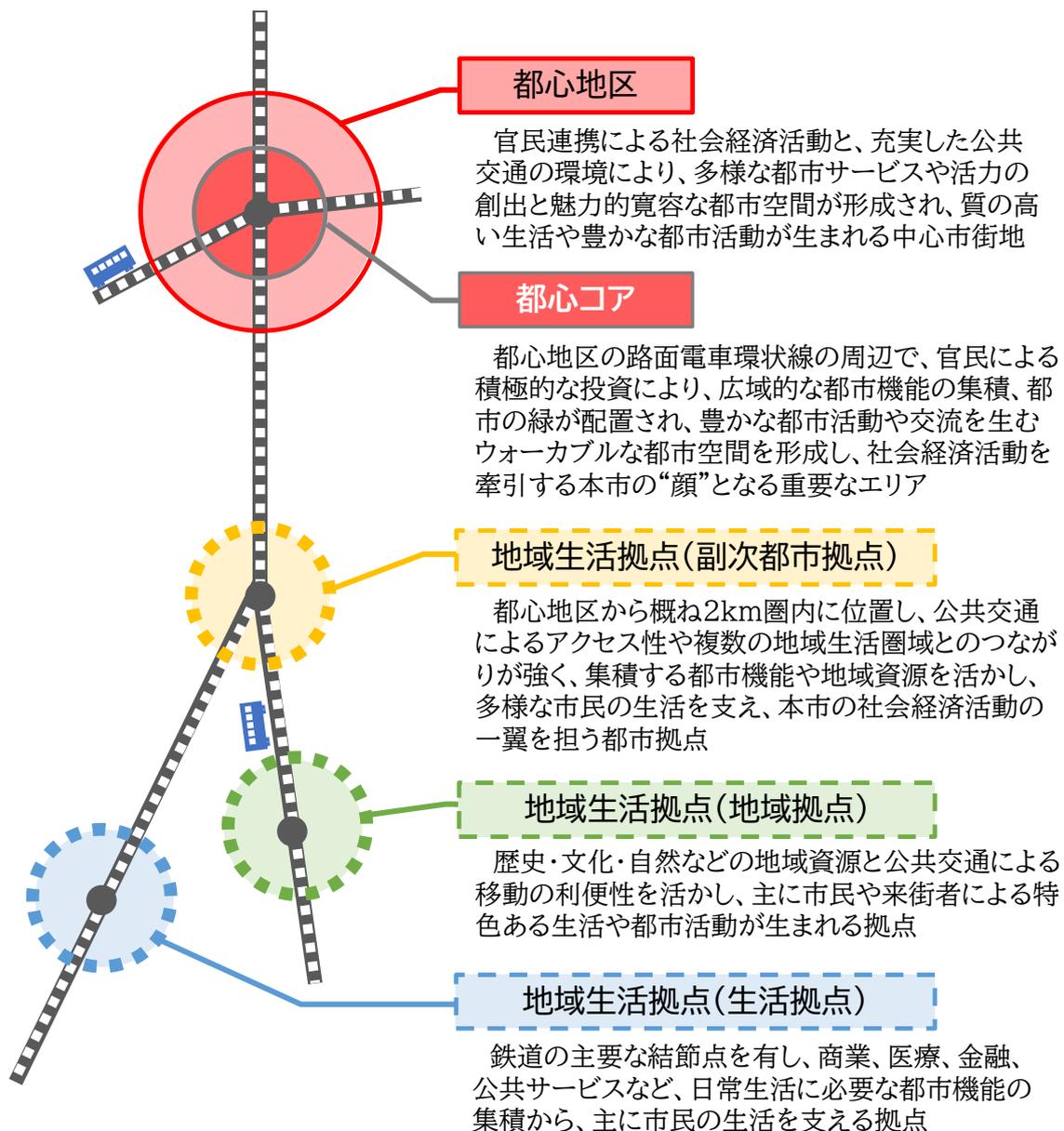
※富山中央地域の地域生活拠点は、「都心地区」が兼ねる。

<拠点像の設定>

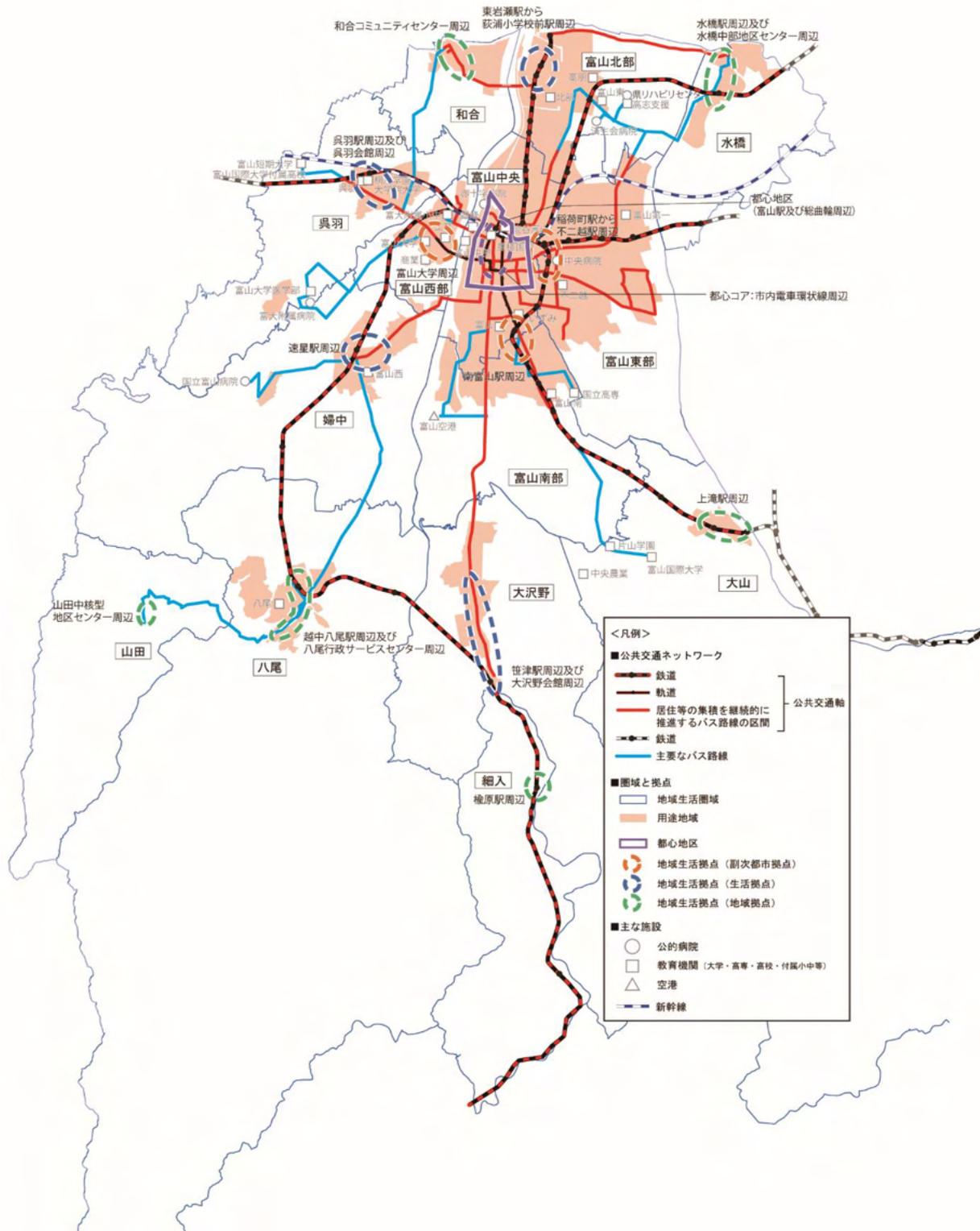
これからのまちづくりでは、公共交通や都市機能の状況、地域の資源などそれぞれの地域特性を踏まえ、都市の諸機能と都市活動の機会の集積により、地域の魅力や活力を最大化する拠点の形成を進めることで、多彩な拠点が公共交通軸でつながり、拠点間が連携するコンパクトなまちづくりを推進します。

このため、都心地区や地域生活拠点を以下に分類し、拠点像を設定します。

■拠点像



■地域生活拠点（都心地区を含む）

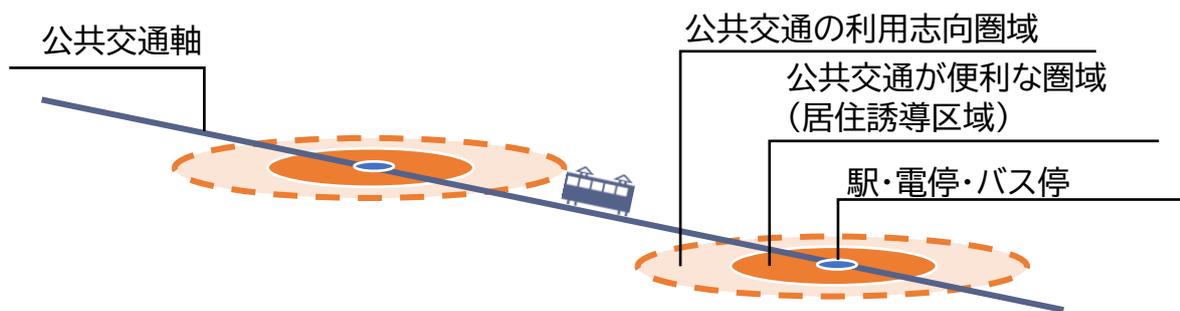


④ 公共交通の利用を志向する圏域

公共交通利用の実態から徒歩での利用が可能で、公共交通利用を意識した生活習慣を醸成する圏域を「公共交通の利用志向圏域」とし、このうち徒歩でのアクセスが容易な範囲（徒歩圏）を「公共交通が便利な圏域」と設定します。さらに、居住誘導を図るため立地適正化計画による「居住誘導区域」を設定することで、メリハリのある施策を展開し、公共交通志向型居住を推進します。

公共交通が便利な地域を設定するにあたっては、鉄軌道とバス路線とで、徒歩圏の広がりには違いがあると考えられるため、それぞれに徒歩圏を設定します。鉄軌道は10分以内で駅まで到達できる距離を徒歩圏と考え、概ね500mとします。バス路線は5分以内で到達できる距離を徒歩圏と考え概ね300mとします。

■公共交通志向型居住を推進する範囲



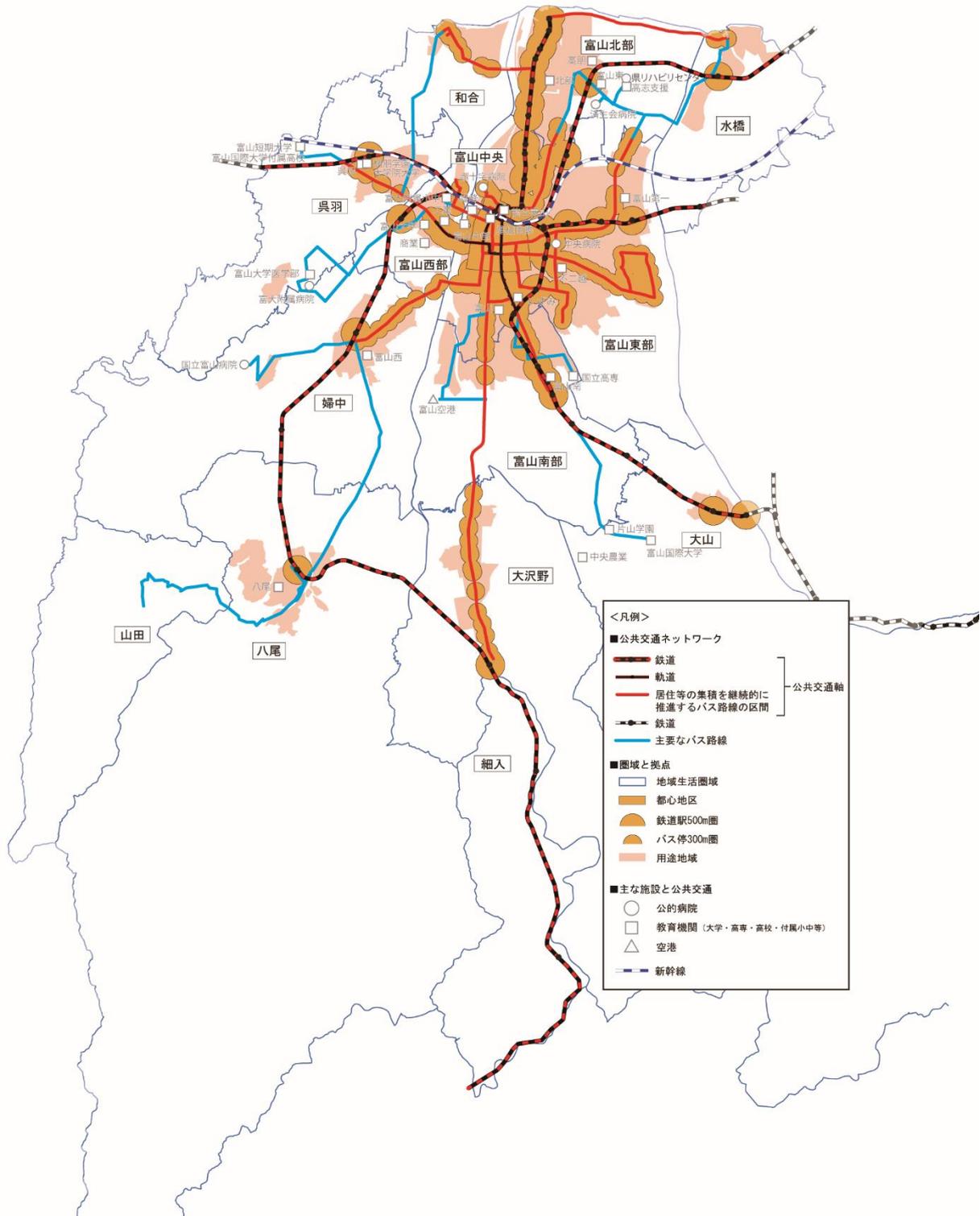
公共交通の利用志向圏域	徒歩による公共交通の利用実態がある公共交通軸の鉄軌道駅から概ね750m、バス停から概ね600mの範囲で、公共交通利用を意識した市民生活の醸成を図る圏域
公共交通が便利な圏域	都心地区と公共交通軸の鉄軌道駅から概ね500m、バス停から概ね300mの用途地域等が定められた徒歩圏 ^{注1)} ^{注2)} で、都市の諸機能や居住を誘導する圏域(居住誘導区域 ^{注3)} を含む)

注1)用途地域の定めはないが、公共交通軸の徒歩圏で開発行為等により整備され、良質な住環境の保全のための地区計画が定められている地区についても対象とする。

注2)用途地域の定めのある区域のうち工業専用地域及び工業地域は、対象としない。工業専用地域は、特に工業の利便を増進するため定める地域のことで、工業専用地域では、工場以外のほとんどの建物は建てられない。一方、工業地域は基本的にどんな工場でも建てられるほか、住居、小規模店舗も建てられる。ただし、学校や病院、ホテルなどは建てられない。

注3)居住誘導区域は、公共交通が便利な圏域から、災害リスクの高い区域や注1)の区域を除いた範囲である。

■公共交通が便利な圏域の位置図



2. 数値目標

本市では、お団子（徒歩圏）と「串」（公共交通）の都市構造を目指すことから、本市の将来人口の推計値を基に、都市構造実現のための数値目標として、「公共交通が便利な地域に住む人口の割合」を設定します。

（1）将来人口や世帯の見通し

概ね 20 年後（2045（令和 27）年）の人口は、富山市将来人口推計報告書^{注1)}における人口の見通しと整合し、354,958 人とします。

■将来人口の設定

	実績		推計値	
	2005年(H17)	2024年(R6)	2045年(R27)	2065年(R47)
人口	421,239 人	404,582 人	354,958 人	301,906 人
世帯	155,822 世帯	186,351 世帯	181,024 世帯	158,131 世帯

注1) 令和6年度富山市人口推計報告書の中位推計値

本計画期間の人口減少や自然減少が加速度的に進み、社会移動は一定程度維持されますが、わずかに減少していくと推測しています。このため、自然減少による都市の変化への対応と縮小傾向となる社会移動の適正な誘導が必要です。

■人口の変化予測^{注2)}

		2005年～2025年 の実績	2025年～2045年 の予測	減少差
人口総数		17千人の減少	44千人の減少	2.5倍
内訳	自然減少	34千人	60千人	1.8倍
	社会増加	17千人	16千人	0.9倍

注2) 実績は市資料、令和6年度富山市人口推計報告書の推計結果より算出

(2) 人口減少の中で保つべき人口密度

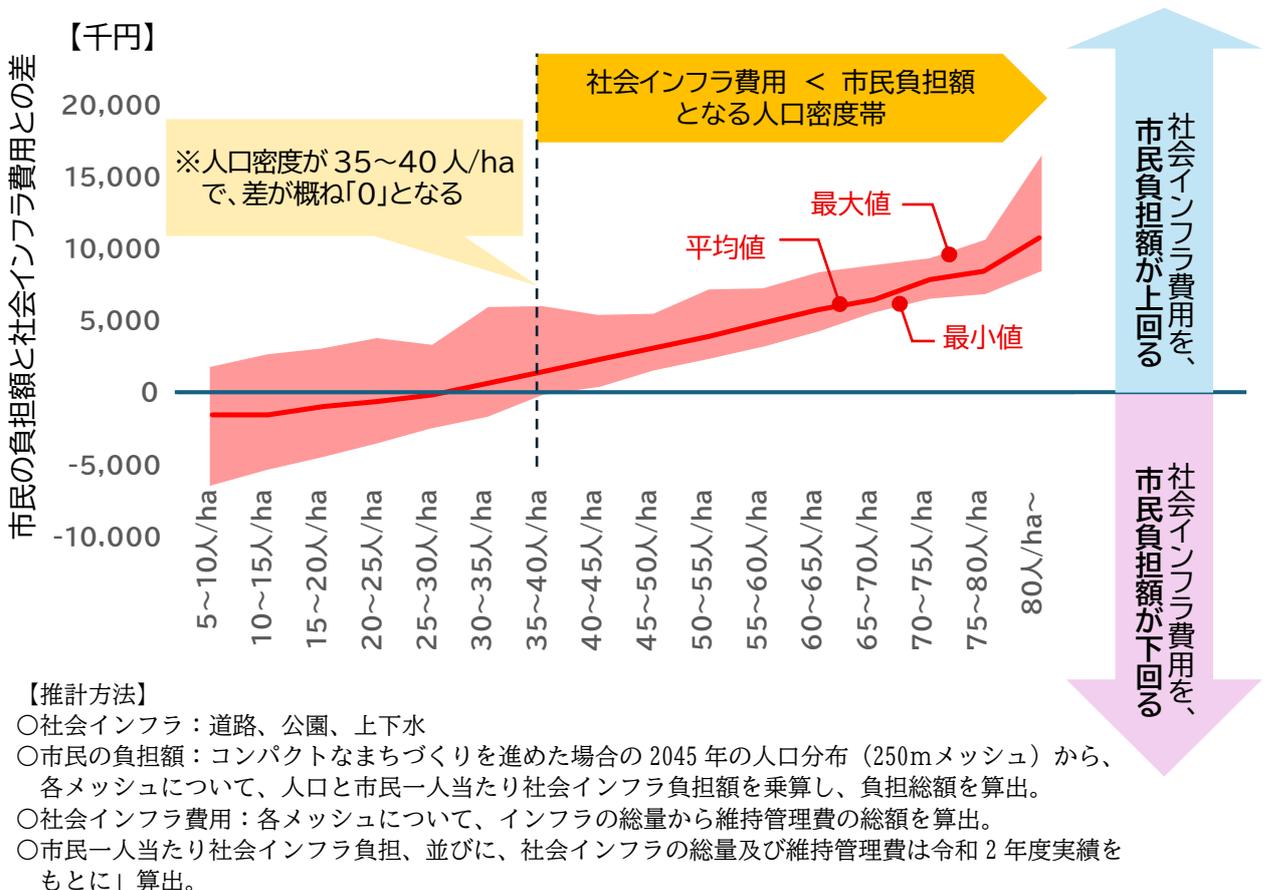
①公共交通が便利な地域における居住人口の現状

前計画の目標値である「公共交通が便利な地域に住む市民の割合」は、コンパクトなまちづくりに取り組む以前(2005(平成17)年国勢調査)で約117,560人^{注3)}であり、全人口に占める割合は28%でした。2024(令和6)年には、40%(162,677人)まで高まり、目標としていた約4割を達成し、2025(令和7)年時点の人口密度は市街地として必要とされる40人/haとなっています。

⑤人口減少の中で保つべき人口密度

市街地として必要な人口密度は40人/ha以上ですが、これからのまちづくりでは、加速度的な人口減少により、市内のどこでも人口が減少し、拠点などにおいても人口密度が低下する恐れがあります。しかしながら、公共交通が便利な地域においては、現状より市民の負担額が大きくなるように、道路や下水道などの社会インフラの維持管理費用が、市民の負担額を上回る人口密度(35人/ha以下)まで低下することは避ける必要があります。

■人口密度別の社会インフラ費用と市民の負担額との関係(推計)



(3) 数値目標とモニタリング指標

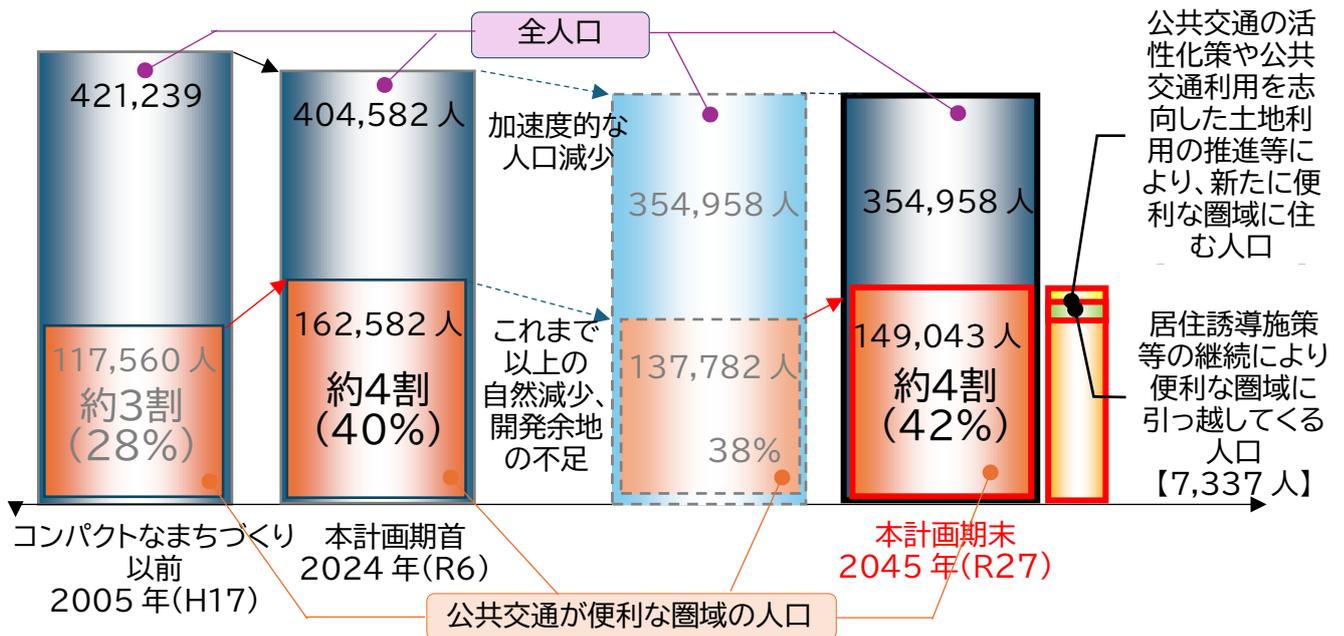
①数値目標

公共交通が便利な圏域に住む市民の割合～20年後に約4割以上の維持を目指す

今後、加速度的な人口減少の影響により、公共交通の便利な圏域においても人口密度の低下が見込まれますが、都心地区およびその周辺では、20年後も市街地に必要な密度である40人/ha以上を維持するとともに、公共交通が便利な圏域全体では35人/ha以上を目指します。これらにより、公共交通が便利な圏域に住む人口の目標を149,043人と設定します。

また、2045(令和27)年の本市の将来人口を354,958人と見込む中で、同年における公共交通が便利な圏域に住む市民の割合を約4割とし、その水準の維持を目指します。

■公共交通が便利な地域に住む市民の割合



②モニタリング指標

人口減少下でのまちづくりの進捗を確認するため、以下の3つのモニタリング指標を設定します。

モニタリング指標	頻度	目的
公共交通が便利な圏域 (都心地区及び公共交通軸の徒歩圏)の社会動態	毎年	公共交通が便利な圏域での転入超過の状況を把握する
公共交通の利用志向圏域に住む市民の割合	毎年	公共交通の利用志向圏域での人口の集積状況を把握する
市全体の人口と社会動態	毎年	市全体の人口と社会動態を把握する

3. 取組方針

将来都市像で示した『お団子と串の都市構造』の実現に向け、まちづくりの4本柱の取組に関する基本的な方針を定めます。

まちづくりの柱：基本方針1

まちづくりの基軸となり多面的な価値をもたらす「公共交通の活性化」

公共交通は、通勤・通学、通院、買い物、業務、観光目的における移動手段にとどまらず、環境負荷の低減や、高齢者の外出機会の創出など、まちづくりにおいて多面的な価値をもたらす重要な社会インフラです。

一方で、人口減少の本格化や運行コストの上昇などから、交通事業者の経営努力のみでは、公共交通のサービス水準の向上はもとより、運行サービスの維持そのものが難しい状況となっています。

こうしたことから、公共交通をまちづくりの基軸に位置づけ、まちづくりの観点から必要な投資を行い、交通事業者等と協力して市民生活に不可欠な公共交通ネットワークを維持し、将来世代につなげる持続可能な公共交通の実現を図ります。

<公共交通軸>

① まちづくりの基軸となる鉄軌道サービスのブラッシュアップ

鉄道の運行頻度の向上、分かりやすいダイヤや駅機能の強化、停留場のバリアフリー化や新型車両の導入など、都市活動を支え、まちづくりの根幹となる鉄軌道のサービスをさらに「磨き」、利便性や快適性の向上を図ります。

② 鉄道事業の再構築による持続可能性の確保

鉄道利用者の減少や運行コストの上昇による交通事業者の経営悪化からサービス水準の低下といった負のスパイラルに陥る恐れがある鉄道線について、交通事業者や沿線自治体と協働し、路線の再編や事業構造の変更などの鉄道事業の再構築による持続可能性の確保を図ります。

③ 鉄軌道を補う主要なバス路線の機能強化

鉄軌道を補う主要なバス路線の活性化に向け、運行頻度の向上やノンステップバスの導入、バス停上屋の設置などの機能強化を図ります。

④ 公共交通軸へのアクセシビリティや接続性の向上

主要駅における交通結節点の機能強化として駅前広場整備、駐輪場やパーク・アンド・ライド用駐車場の充実、駅へのアクセス改善、公共交通をシームレスにつなぐ運賃設定やダイヤの接続改善など、公共交通軸へのアクセシビリティや公共交通相互の接続性の向上を図ります。

<公共交通ネットワーク>

① 市民生活を支えるバス路線のサービス維持

交通事業者が運行する地域生活拠点と主要施設を結ぶバス路線について、国や県と連携し、路線の維持に努めます。

② 地域特性に応じた最適なモビリティサービスの提供による生活の足の確保

市営コミュニティバスなど、地域特性に応じた最適なモビリティサービスの提供を行うとともに、地域が主体となった自主運行バスに対する支援等を行い、市民の活の足の確保に努めます。

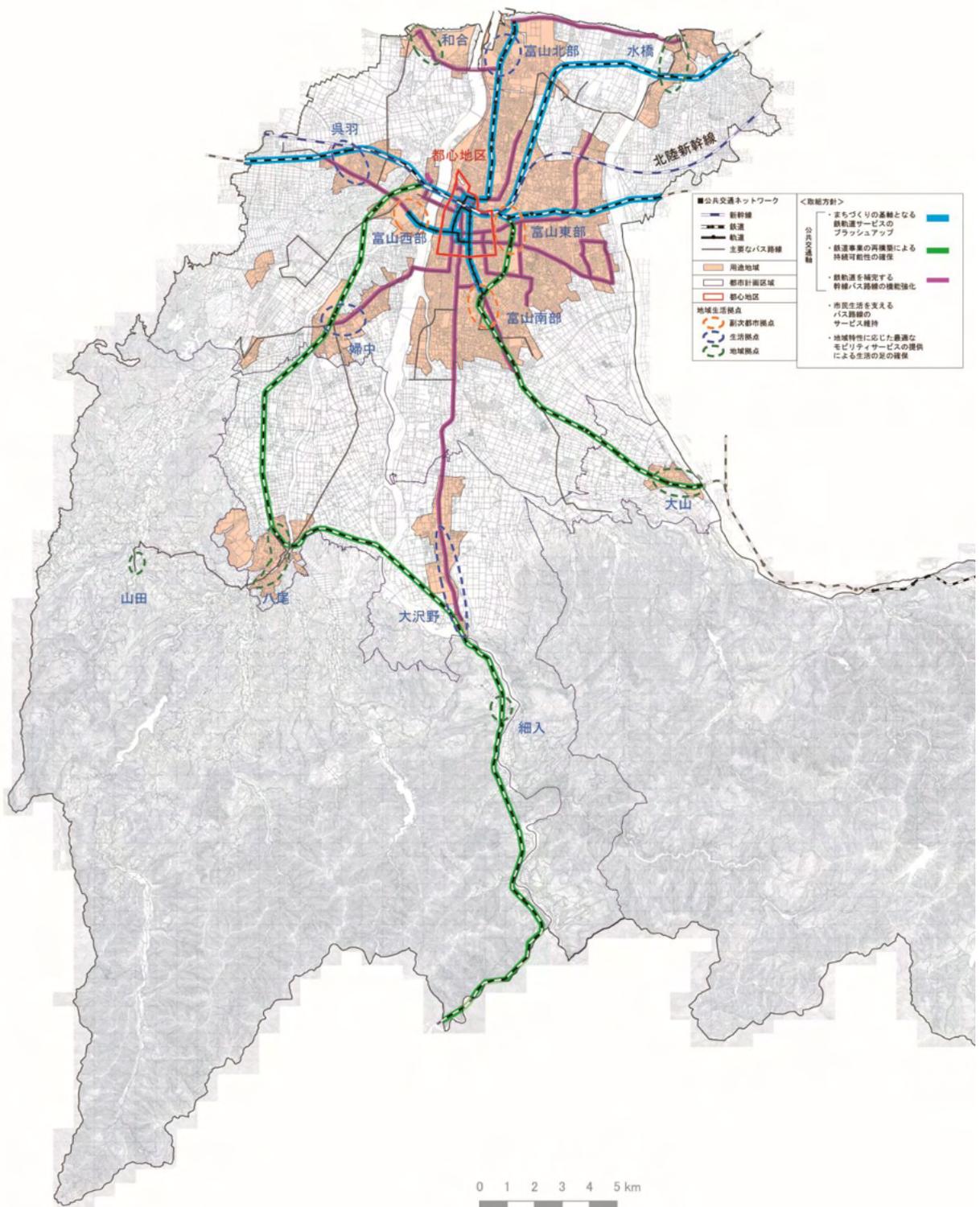
③ デジタル技術の活用や情報発信等により、 利用しやすく外出したくなる公共交通サービスの充実

デジタル技術を活用した効率的な交通サービスの導入を推進します。また、公共交通利用の継続的な意識啓発や、交通事業者等と連携した分かりやすい公共交通の情報発信、新たな運賃政策や MaaS アプリの活用など、利用しやすく外出したくなる公共交通サービスの提供に努めます。

④ 公共交通の担い手不足の改善に向けた取組の推進

公共交通のサービス水準を維持・向上していくためには、運転手や車両・施設の維持管理を行う技術者などの人材を育成し、確保していくことが必要です。このため、交通事業者と連携し、担い手確保に向けた情報発信や、人材不足の改善に向けた新技術の活用などを推進し、持続可能な公共交通の実現に努めます。

■「公共交通の活性化」の方針図



まちづくりの柱：基本方針2

市民が公共交通利用を意識した居住地選択ができる

「公共交通志向型居住の推進」

本市のコンパクトなまちづくりは、郊外居住を否定するものではなく、「串」となる公共交通の活性化と都心地区や地域生活拠点及び沿線の魅力を高めることで、その沿線に住みたいと思える市民を増やす誘導的手法を基本に、公共交通利用を意識した居住地の選択ができる環境を整備するものです。

また、人口や世帯数が減少し、都市が縮退する局面においては、空き家や低未利用地の活用などの既成市街地の更新を進め、「お団子」の居住者の維持・増加を図る必要があります。

① 公共交通志向圏域における居住環境の整備・保全

公共交通志向圏域では、既成市街地の空き家や空き地等の利活用により、徒歩を主体に公共交通が利用できる良好な住環境を創出し、公共交通を利用するライフスタイルへの転換を促すとともに居住を推奨します。また、地域住民が主体となった地区計画や建築協定などのまちづくりのルールを活用により、地域の特性を踏まえた良好な住環境を保全します。

② 公共交通が便利な圏域の居住密度の維持

公共交通が便利な圏域では、利便性が高い公共交通の徒歩圏である特性を活かし、引き続き居住を誘導します。新たな宅地造成だけでなく、増加する空き家や空き地などの既存ストックの利活用や流通を促す支援、既成市街地の更新を促す支援等を積極的に行い、居住密度の維持に努めます。

③ 多様な暮らし方ができる居住環境の整備

ライフスタイルやライフステージに応じて暮らし方が多様化する中、公共交通が不便な地域においても地域特性に応じたモビリティサービスの提供に努めるとともに、市街地を拡大させず、既成市街地や既存集落の中での建物や土地利用の更新を促すことで、持続可能で多様な暮らし方ができる居住環境の整備を推進します。

まちづくりの柱：基本方針3

地域の個性を活かして魅力を最大化する

「中心市街地をはじめとした拠点の形成」

本市の都市構造は、地域に根差した歴史や文化、自然環境などを背景として形成された14の地域生活圏に、都心地区をはじめとした14の地域生活拠点（「お団子」）があり、それらを公共交通（「串」）が結んでいます。

今後の人口減少下において豊かな市民生活を実現していくためには、地域の個性である地域資源を活かして拠点の魅力を磨くことでエリア価値を向上させ、拠点性を高めていくことが必要です。

こうしたことから14の地域生活拠点について、立地や環境、公共交通の結節性、人口の集積状況、地域のつながりなどから、広域の拠点である「都心地区」、その近傍で公共交通により複数の地域生活圏とつながる「副次都市拠点」、スーパーや病院・金融機関などが立地し市民生活を支える「生活拠点」、豊かな自然環境や歴史・文化・レクリエーションなどを身近に体験できる「地域拠点」の4つに区分し、それぞれに拠点の形成を推進します。

① 本市の“顔”としての都心地区の活性化

都心地区は、これまでも商業、業務、観光、文化などの機能が集積する中心地であり、多くの市民や来街者等で賑わう本市の“顔”として、引き続き本市の地域経済の中心となる地域です。

ここでは、官民の投資による新たな施設の立地による魅力の創出や、人中心のウォークアブルな都市空間や高質な都市景観の創出などにより、都心地区の再生・活性化を推進します。

特に、市内電車環状線を中心とした「都心コアエリア」では、車がなくても便利に移動できる回遊性が高い交通環境と、富山駅や西町・総曲輪地区の中心商店街などを中心に立地する多様な都市機能を活かした、官民連携によるエリアマネジメント等による新たな魅力の創出を図ります。また、都市計画制度を活用した高次都市機能の集積等の市街地整備により、安定した固定資産税収入の確保と市域全体への税の還流など、本市の活力と持続可能なまちづくりを牽引するエリアとして様々な相乗効果の創出を図ります。

② 複数の地域生活圏の市民が利用する副次都市拠点の形成

副次都市拠点は、都心地区の近傍で、公共交通により複数の地域がつながり、生活に必要な都市機能だけでなく大型商業施設や基幹的な公的病院、高等学校・大学などの高等教育機関など目的地となる施設が立地しています。

このため、都市計画制度を活用した市街地整備などにより、既存の都市機能や市街地の再生・更新や、人中心のウォークブルな都市空間の創造、高質な都市景観の形成など、市民や来街者が交流する拠点としての機能強化を図り、都心地区との連携により、活発な交流が生まれる拠点とします。

③ 市民や来街者の余暇活動や交流を促す特色ある地域拠点の形成

地域拠点は、公共サービスなどの諸機能が立地するほか、山・川・海・田園などの自然的環境、伝統行事や街並み、史跡などの歴史文化財、豊かな食やレクリエーションなど、地域固有の資源が身近に存在する拠点です。

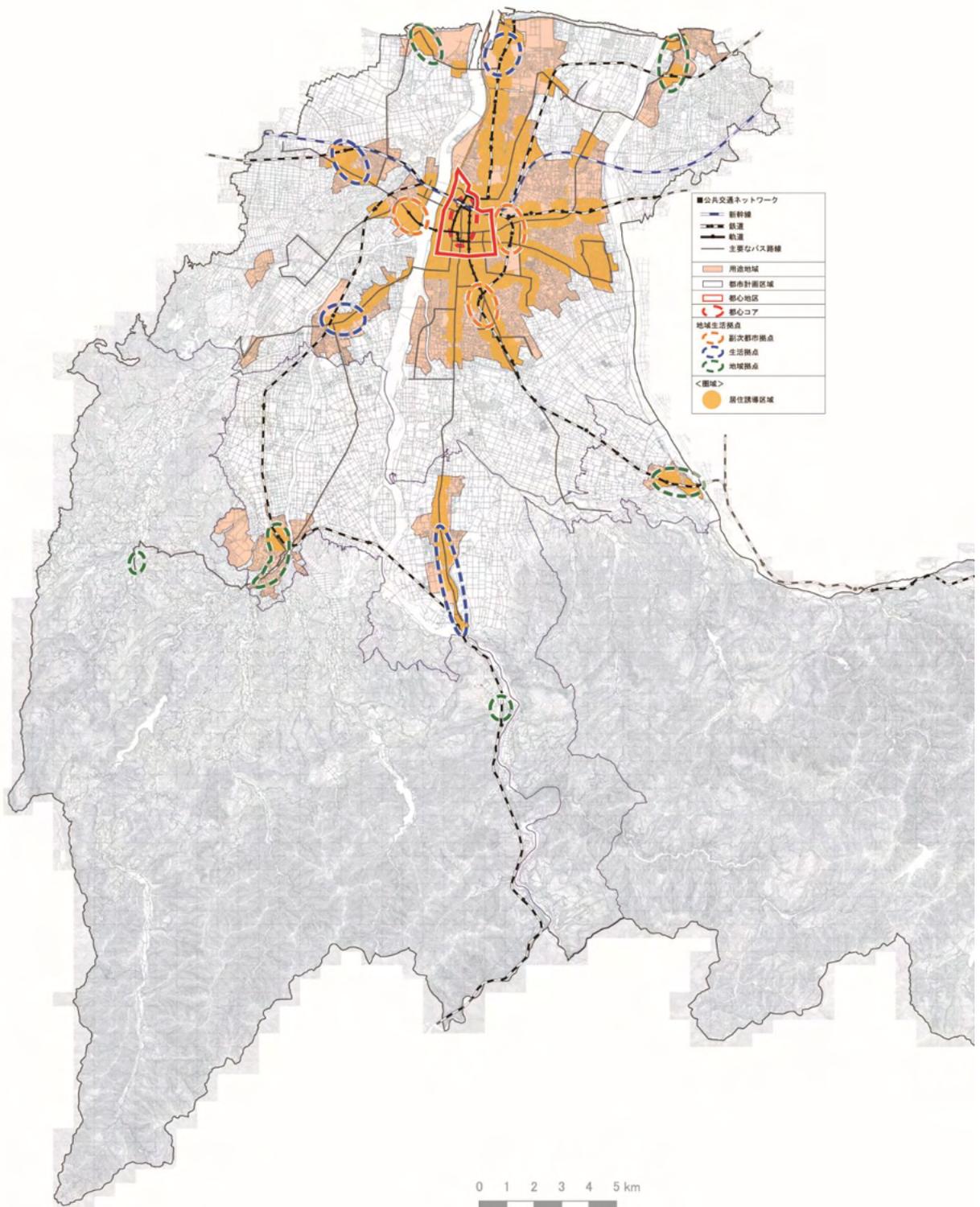
このため、歴史文化と調和した街並みの整備、耕作地や山林・漁港などの生産環境の保全、官民連携による宿泊・観光施設の立地促進など、豊かな地域資源を守り、磨くことで地域への誇りや愛着を育むとともに、四季の移ろいを感じながら、様々な余暇活動を楽しむことができる特色ある地域拠点とします。

④ 買い物、通院など市民の日常生活を支える生活拠点の充実

生活拠点は、商業・医療・金融・公共サービスなどの日常生活に必要な都市機能が集積し、複数の生活拠点の市民が相互に利用できる拠点です。

このため、用途地域の見直しや都市計画の柔軟な運用等により、既成市街地において、日常生活に必要な都市機能の更新や民間による住宅供給等を推進し、また駅やバス停と都市機能との回遊性の向上を図るなど、車がなくても市民が日常生活に必要なサービスを楽しむことができる生活拠点とします。

■ 「中心市街地をはじめとした拠点の形成」方針図



まちづくりの柱：基本方針4

人口減少下における道路・土地・建物などの総合的な

「都市マネジメントの推進」

高度経済成長期等に整備した道路や橋梁、上下水道、河川、公園などの市民生活を支える社会インフラは、今後20年でこれらの多くが整備後50年以上経過し、計画的かつ効率的な維持補修や更新が必要となっています。

また、頻発・激甚化する自然災害に対応する治水対策や土砂災害対策、地震に対する建築物の耐震性能・防火性能の向上、冬季の雪害対策など、安全・安心なまちづくりが求められています。

さらに、公園、河川敷、海岸などの身近な緑や水辺空間の整備・保全のほか、オープンスペースの整備・確保による緑豊かで潤いを感じる都市環境づくりも重要です。

このように、都市を構成する社会インフラには様々な課題があることから、コンパクトなまちづくりと連携した整備・保全の方針を定めることで、総合的な都市マネジメントを推進し、都市の安全安心やより良い環境を確保していきます。

① 社会インフラの計画的かつ効率的な更新等による必要な機能と安全性の確保

道路や橋梁、上下水道、河川、公園など市民生活を支える重要な社会インフラの維持管理について、「富山市公共施設等総合管理計画」等に基づき、管理水準の適正化や新たな仕組みの導入などを進めるとともに、計画的かつ効率的な維持補修・更新を行い、市民生活に必要な機能と安全性の確保を図ります。

② 災害リスクの回避と低減による防災・減災まちづくりの推進

近年の気候変動に伴う頻発・激甚化する自然災害に対応し、市民の生命・財産を守り、安全を確保するため、「富山市浸水対策基本計画」や「富山市地域防災計画」を踏まえた取組を推進し、災害履歴やハザードマップなどで顕在化するリスクを踏まえた土地利用や施設整備を進め、災害に強い都市の形成を図ります。

③ 国内外とつながる都市間や拠点間の人流・物流ネットワークの機能強化

観光や物流、交流人口の増大などを通じて産業・経済の活性化を図るため、都市間や拠点間を結ぶ新幹線や特急・貨物列車などの「広域鉄道」、物流トラックの運行基盤である「高速道路」や「幹線道路」、玄関口となる「空港」や「富山港」など人流・物流ネットワークの整備促進と機能強化に努めます。

④ 豊かな自然環境や営農環境の適切な維持・保全

市街地の周辺には、自然を身近に感じることができる里山や森林があるほか、水田などの豊かな農作物の生産環境があることから、多様な主体と連携した豊かな自然環境の保全と、既存集落の拡大抑制等による営農環境の維持と優良な農地の保全を図ります。

⑤ 自然や歴史文化と調和したレクリエーションの場の形成

水と緑の空間は、野生生物の生育地・生息地であるほか、水源涵養や土砂災害の防止、魅力的な景観形成、レクリエーションの場の提供など、多様な機能を有しており、機能を維持し続けるために市民との協働により緑の適正な保全・整備・管理を行うことが必要です。

市民に親しまれる安全で快適な都市公園づくりを行うとともに、公園以外においても、自然や歴史文化と調和したレクリエーションの場の形成を図ります。

⑥ 良質で特色ある富山らしい眺望景観の保全と魅力ある都市景観の形成

本市の特色の一つである立山連峰などの山岳景観や富山湾の海辺景観、神通川、常願寺川などの河川景観、市街地を取り囲む散居村などの田園景観などの眺望景観の保全に努めます。

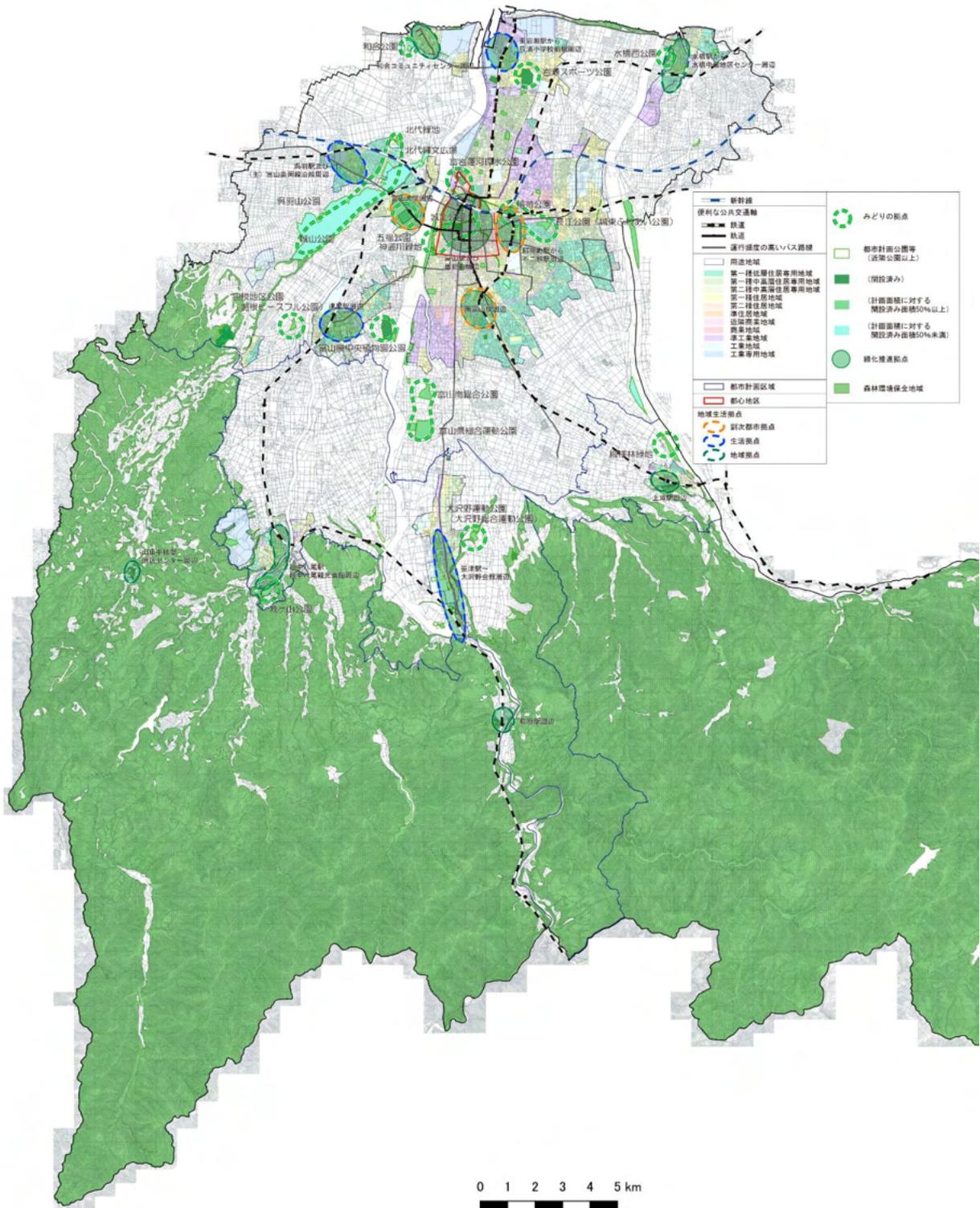
また、都心地区においては、本市のまちづくりの基軸である路面電車が走る都市計画道路の沿線や富山駅周辺などを中心に、市民にとって快適で魅力ある都市空間を創出するため、都市計画制度の活用や都市緑化の推進により、良質な都市景観の形成を図ります。

さらに歴史的な建造物やお祭りなどを色濃く残す八尾の旧町や岩瀬地区などでは、歴史的な街並み保全や建物の修景整備により、本市の伝統的なしつらえや風土が感じられ、歴史文化の深みがある都市景観の形成に努めます。

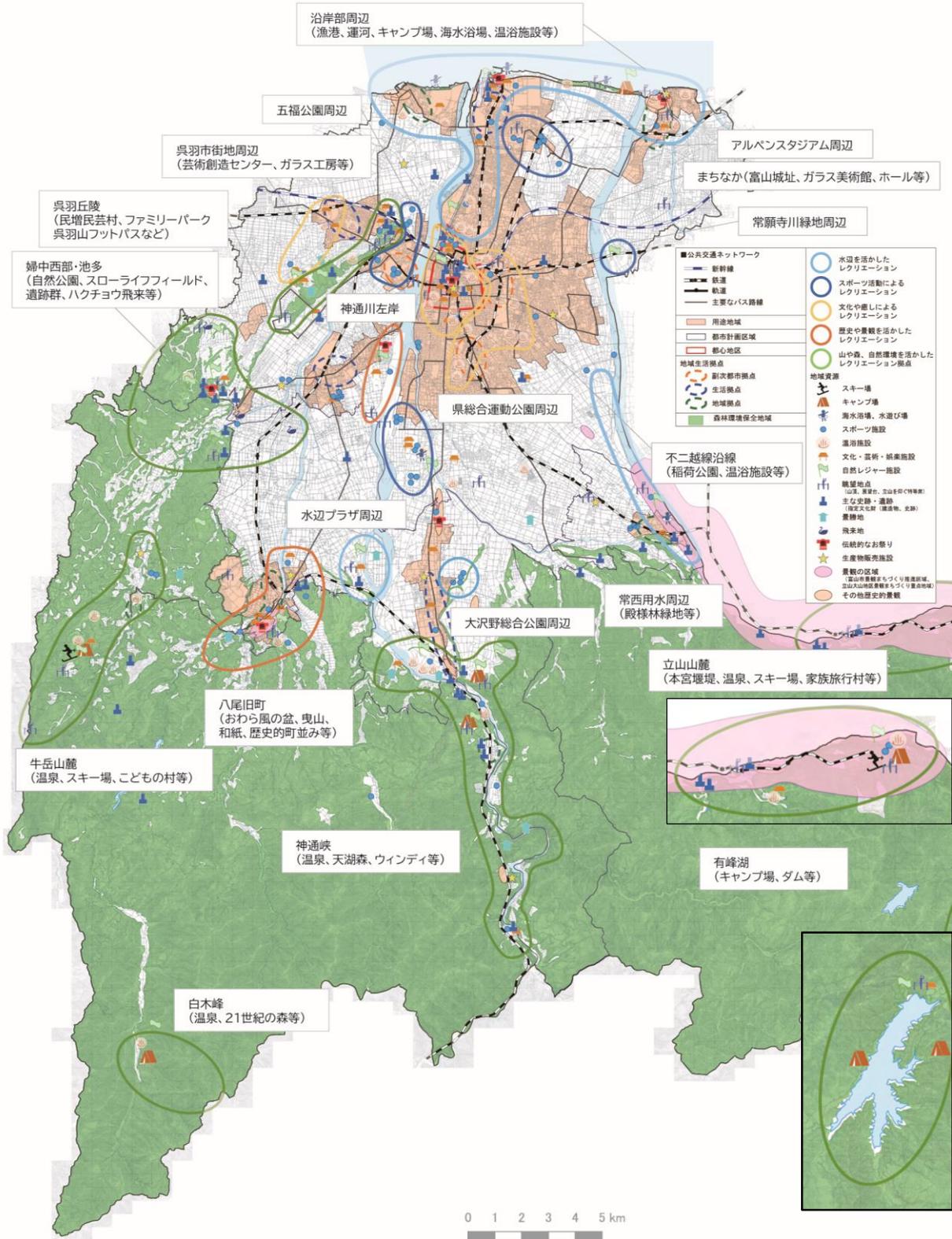
⑦ 市街地拡大の抑制を前提とした市民等が主体の既成市街地の利活用

今後、加速度的な人口減少に伴う空き家や空き地の急激な増加が見込まれることから、引き続き、線引き制度等の計画的な土地利用により、市街地の拡大につながる新たな市街地整備を抑制し、全市的に既成市街地や既存集落内での土地の利活用や更新を主体としたまちづくりを進めます。このため、市民や民間事業者等に対し、まちづくりに関する制度や、人口、土地利用などの統計情報等の提供、まちづくりアドバイザーの派遣などの伴走支援を行うことにより、まちづくりに対する市民や民間事業者の意識を醸成し、市民等が主体となった既成市街地の利活用や更新の促進を図ります。

<公園緑地整備構想図>



<レクリエーション構想図>



4. 土地利用の方針

(1) 基本的な考え方

土地利用は、都市の望ましい市街地像を計画的に実現化していくため、農林漁業や自然環境等との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保する都市計画の根幹となるものです。

今後の人口減少下では、住宅や商業施設などの建築活動はあるものの、その量は縮小するものと予想され、身近な生活サービス機能の喪失や、空き家や空き地の発生などによる非効率な土地利用が進行し、都市の活力や市民生活の質の低下に加え、都市経営コストの増大などの悪影響が懸念されます。

このため、今後の土地利用は、無秩序な市街地の拡大を抑制し、空き家や空き地などの低未利用地を活用しながら、既成市街地への都市機能の集積を図るなど、既存ストックを都市の資源として有効に活用する土地利用が必要です。

(2) 土地利用の区分

①商業系土地利用

広域的な商圈をもった大規模商業施設の出退店動向は、地域の商業施設や人の流れ等に影響し、まちづくりにも大きな影響を与えます。また、今後の人口減少で商業床の需要は減少するものと考えられ、既存の商業施設の維持も課題です。

このため、安定的な商業地の形成を図るために商業施設間のすみわけを明確にし、店舗過剰による過当競争を抑制する必要があることから、集積すべき業種・業態と商圈の広がりに応じた商業施設の適正配置を前提に、「広域商業地区」「地域商業地区」「沿道商業地区」の3つの土地利用に区分します。

②産業系土地利用

産業系土地利用は、本市の産業経済の一翼を担う工業の振興と、生産や消費を支える流通の高度化・効率化を図るため、「工業地区」と「流通業務地区」の2つの土地利用に区分します。

③住宅系土地利用

住宅系土地利用は、多様な住まい方の選択肢を提供するため、「住宅専用地区」

「住居地区」「複合用途地区」の3つの土地利用に区分します。

④農業・自然系土地利用

農業・自然系土地利用は、農地及び森林の保全を図るとともに、農林業の担い手である集落の定住環境を維持するため、「農業保全地域」「集落地域」「森林環境保全地域」の3つの土地利用に区分します。

■土地利用の区分

土地利用区分		土地利用の考え方
商業系 土地利用	広域商業地区	周辺の市町村も含めた広域的な商圈を持つ大規模な商業施設の立地誘導を図る地区
	地域商業地区	概ね地域生活圏の広がりを商圈とした身近な商業施設の集積を図る地区
	沿道商業地区	広域商業や地域商業に影響を及ぼさない範囲で、自動車利用を前提に地域生活圏を超えた商圈を持つ商業施設の適正な立地を図る地区
産業系 土地利用	工業地区	工場等の操業環境の整備・保全や産業支援機能の導入を図る地区
	流通業務地区	流通業務に関する事務所、店舗等の集積を図る地区
住宅系 土地利用	住宅専用地区	専ら住宅を主体とし、良好な住環境を図る地区
	住居地区	住宅を主体としつつ、生活利便性を支える商業施設などの他の用途を許容する地区
	複合用途地区	中小規模の店舗や事務所、工場等と調和のとれた住宅地の形成を図る地区
農業・自然系 土地利用	農業保全地域	農業の振興と農地の保全を図る地域
	集落地域	集落の定住環境の維持を図る地域
	森林環境保全地域	丘陵及び山間部の森林等の良好な自然環境の保全を図る地域

(3) 土地利用の基本方針

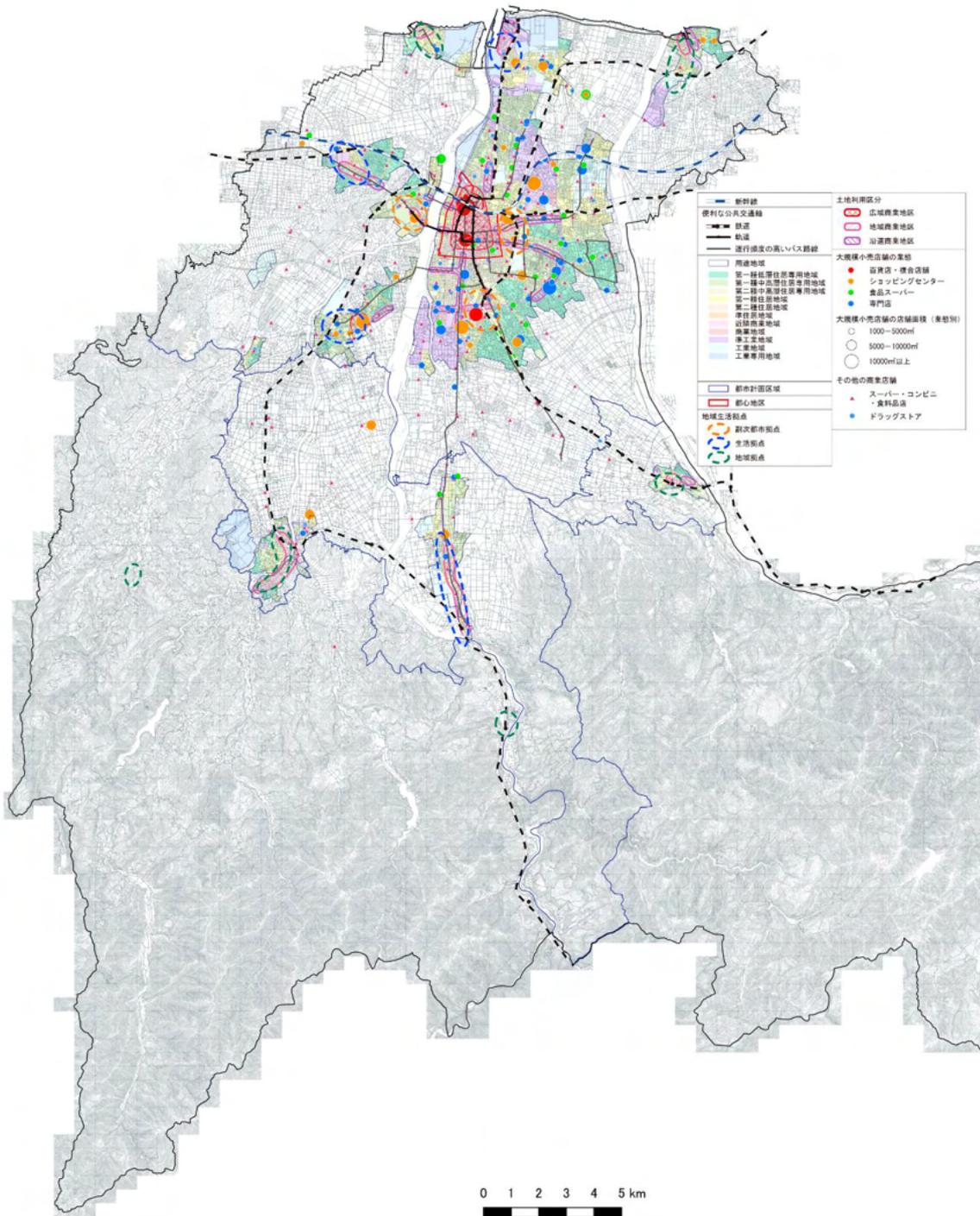
①商業系土地利用

都心地区などの地域生活拠点における魅力ある商業施設の立地や賑わいの創出や商業施設の機能集積を前提に、「広域商業地区」「地域商業地区」「沿道商業地区」の区分に応じた土地利用の基本方針を設定します。

■商業系土地利用の区分と方針

区分	配置	方針	
		(区分別)	(共通)
商業系	広域商業地区 ・都心地区（富山駅周辺、総曲輪地区） ・婦中地域の地域生活拠点（速星駅周辺地区）	・都心地区では都心コアエリアを核に、再開発等により土地や建物の高度化や更新、リノベーション等を図り、広域性の高い商業施設や集客力の高い医療、スポーツ・文化施設、本社や支店機能等を持つ業務施設を誘致し、本市の経済活動の中心地として、賑わいや魅力の向上を図る。 ・地域生活拠点（地域拠点）の速星駅周辺地区では、既存の大規模な商業施設を核に市民生活を支える拠点として、また市内外からの集客が可能な魅力ある商業地区を形成する。	・一定規模以上の大規模な商業施設については、広域商業地区では立地を可能とするが、その他の地区では立地を抑制する。 ・広域商業地区や地域商業地区である地域生活拠点では、既にある公共交通、都市機能や資源を踏まえ、拠点特性に応じた商業機能の集積を推進する。このため、商業系土地利用を拡大させない適正な範囲で、既存商業機能の維持や拡充のための建替え等を実現する、用途地域をはじめとした地域地区の柔軟な変更を検討し、推進する。
	地域商業地区 ・広域商業地区以外の地域生活拠点	・地域生活拠点の区分を踏まえ、日常生活に必要な最寄り品小売業など地域に密着した商業機能が集積し、個人経営の小売店など特色ある店舗も立地する特徴ある商業地区を形成する。 ・特に、副次都市拠点では、多様な地域との結節性や都心地区へのアクセス性等の特性を活かし、事業所や小売店・飲食店・温浴施設・娯楽施設など機能を充実させる。また、地域拠点では、地域の観光や文化・歴史資源などと親和性が高い飲食店や小売店・宿泊施設・観光案内施設等の集積を推進する。	
	沿道商業地区 ・広域商業地区との連続性や各地域生活圏でのアクセスを考慮して配置	・広域商業機能や身近な地域商業機能の集積に影響を及ぼさない規模・業態であることを前提に、沿道の良好な景観形成や、後背地における住環境の保全に配慮しつつ、沿道商業機能を適正に立地する。	

商業系土地利用の配置図



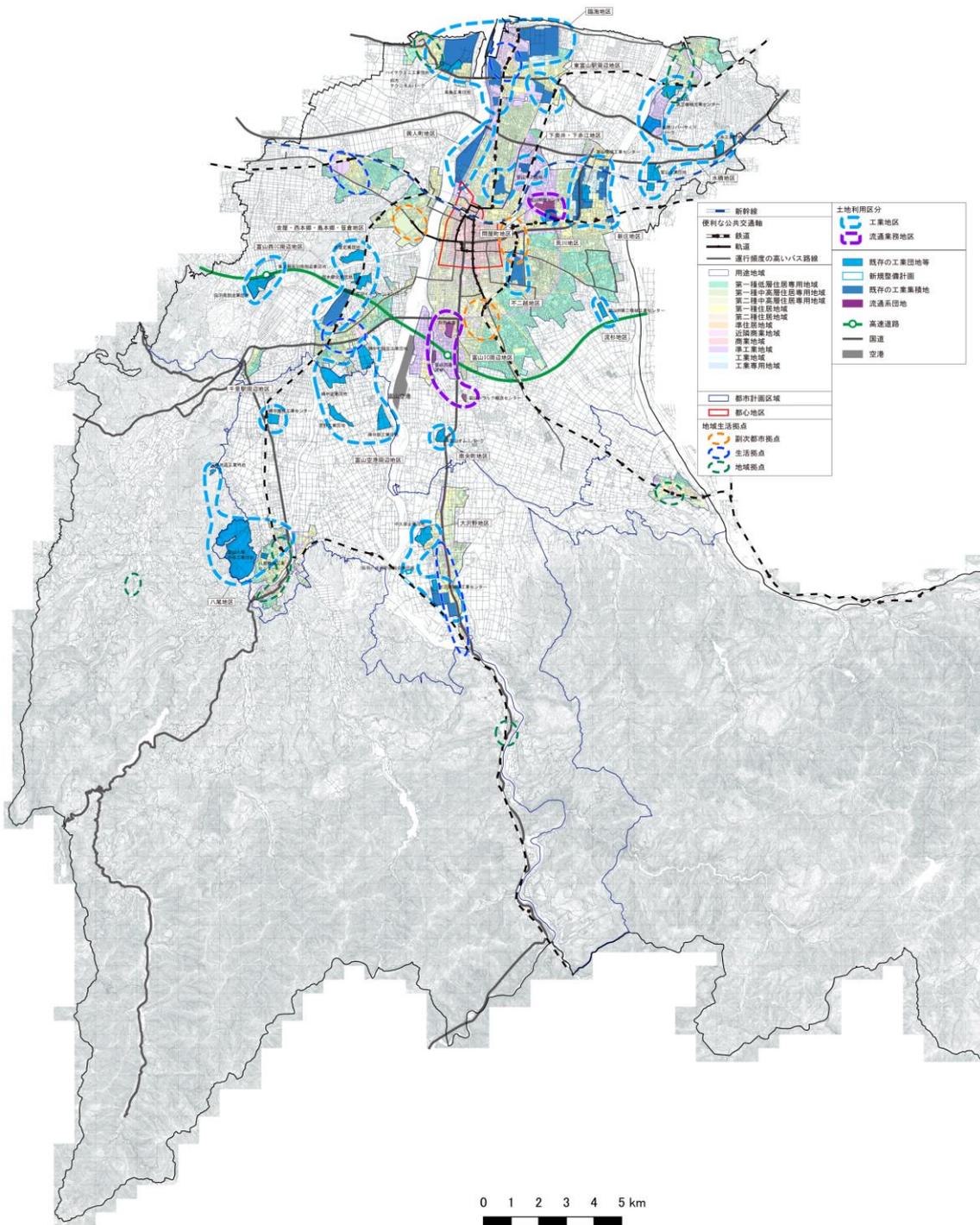
②産業系土地利用

本市に立地する工場や流通業務施設の集積性と、豊富な土地や水、災害発生の少なさなどの自然環境、高速道路や国道、港湾施設などの交通機能を活かし、「工業地区」では本市の産業経済の一翼を担う工業の振興を、「流通業務地区」では生産や消費を支える流通の高度化・効率化を図る土地利用の方針を設定します。

■産業系土地利用の区分と方針

区分		配置	方針	
			(区分別)	(共通)
産業系	工業地区	・臨海部及び運河沿い、北陸自動車道 IC 周辺や富山空港周辺、国道などの幹線道路沿い	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部及び運河沿いでは国際拠点港である伏木富山港の港湾機能を活かし、重化学工業や製造業などを主体とする。 ・北陸自動車道 IC の周辺、富山空港の周辺では、恵まれた高速交通条件を活かし、運送業や卸売業などの物流関連、また、本市の主要産業の1つである医薬品や機械、電子部品などのものづくり産業に対応する。 ・北陸最大規模の富山八尾中核団地周辺では、大規模工場の立地が可能な環境を活かし、医療品や電子部品、ICTなどの先端技術産業を中心とする。 ・国道をはじめとした幹線道路沿いにおいて、大規模工場や中小企業団地を主体とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業ニーズを踏まえ、空き施設や空き地となった産業系土地の再活用の推進と、適時適切な規模の企業団地や流通団地を新たに整備する。新たな整備にあたっては、交通等の条件と騒音や振動などの影響が少ない操業環境、また業種によっては通勤での公共交通利用を想定し、富山市総合計画や富山市工業振興ビジョン、若しくはこれらに基づく計画での定めにより、立地を検討する。
	流通業務地区	・富山市公設地方卸売市場及びその周辺、並びに問屋センター、富山 IC 周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号と国道41号の結節点周辺において、富山問屋センターを中心とする。 ・富山 IC 周辺では、富山公設地方卸売市場、富山流通団地、富山トラック輸送センターを中心とする。 	

産業系土地利用の配置図



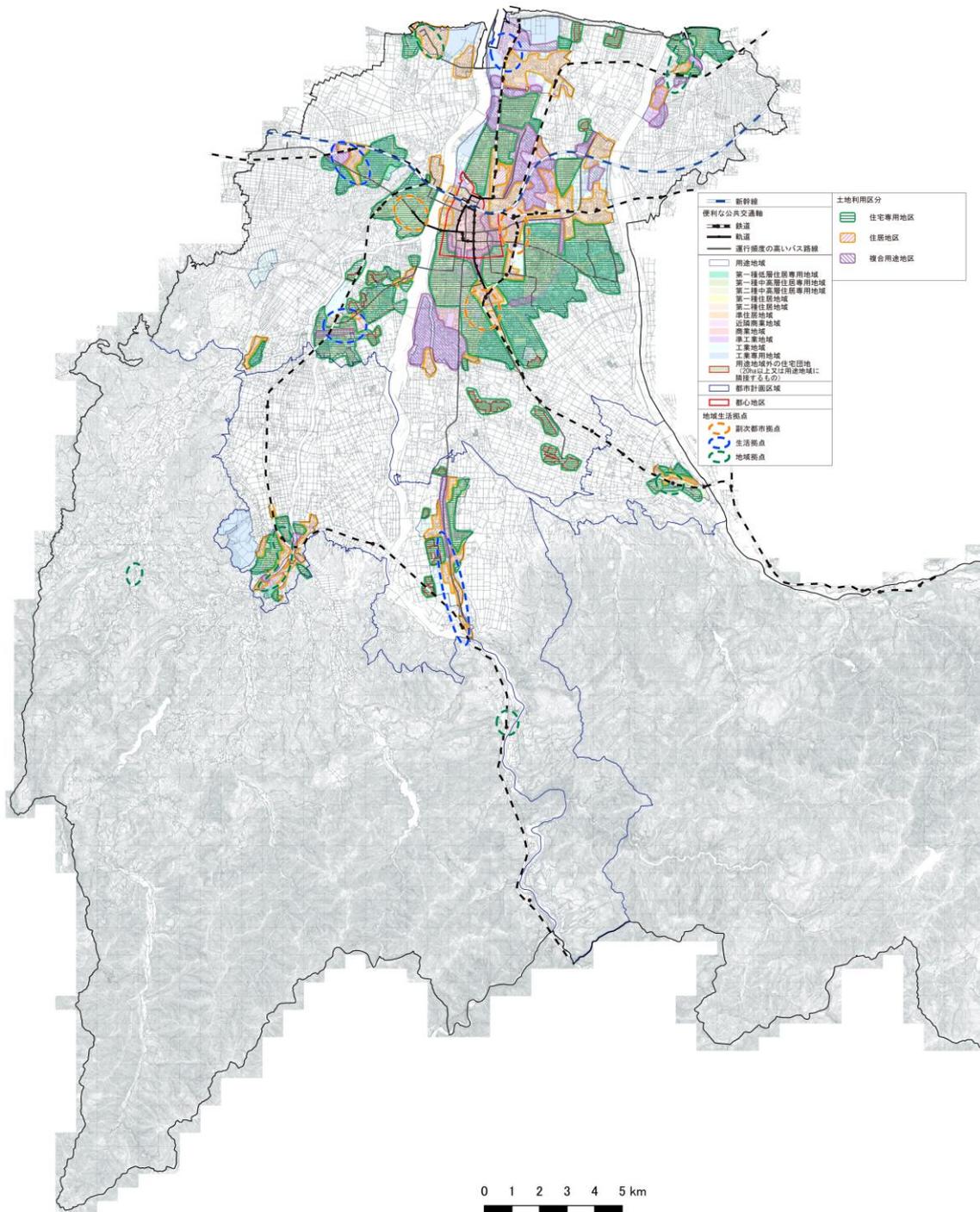
③住居系土地利用

市街地の現状とコンパクトなまちづくりの方針に沿って、「住宅専用地区」「住居地区」「複合用途地区」を区分し、公共交通を軸に居住の集積を進めます。

■住宅系土地利用の方針

区分	配置	方針	
		(区分別)	(共通)
住居系	住宅専用地区	<ul style="list-style-type: none"> ・第一種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、用途地域外で用途地域に隣接する住宅団地や一団のまとまりのある住宅団地(概ね20ha)に配置する。 ・戸建住宅地では、緑豊でゆとりある住環境の形成する。 ・中層住宅地では、周辺の街並みと調和のとれた良好な住環境の形成する。 ・敷地規模が比較的大きく、生垣等の緑の多い良好な住宅地においては、地区計画や建築協定、緑化協定等の活用を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通志向圏では、既成市街地の利活用を推進し、街区の整除や良質な住環境を形成する。 ・公共交通志向圏の外側では、都市計画の定めによる住居系土地利用を可能としながらも、人口密度の過度な増加を抑制する都市計画を検討し、推進する。
	住居地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅を主体に、生活利便性を支える商業機能などの機能も包含する地区 ・工業系の用途地域だが、住宅地としての土地利用が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・第一種・第二種住居地域及び準住居地域、全建物面積に占める住宅面積が80%以上の工業系用途地域に配置する。 ・工業系の用途地域の場合は、現状に合わせて用途地域を変更し、住環境の悪化を抑制する。 ・機能や形態の異なる建物の調和を図りながら、利便性と快適性を兼ね備えた住宅地として形成する。
	複合用途地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅と商業業務が混在する都心地区周辺や幹線道路の沿道、工業集積地の周辺で住宅と関連機能が複合する地区 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業系や工業系の用途地域で住宅が混在する地区に設定する。 ・職住近接の軽工業や事務所、店舗等の営業環境の保全・育成を図りつつ、居住と調和した環境を形成する。 ・土地利用の進展状況等を考慮し、用途地域の見直しを推進し、住環境の悪化を抑制する。

■住居系土地利用の配置図



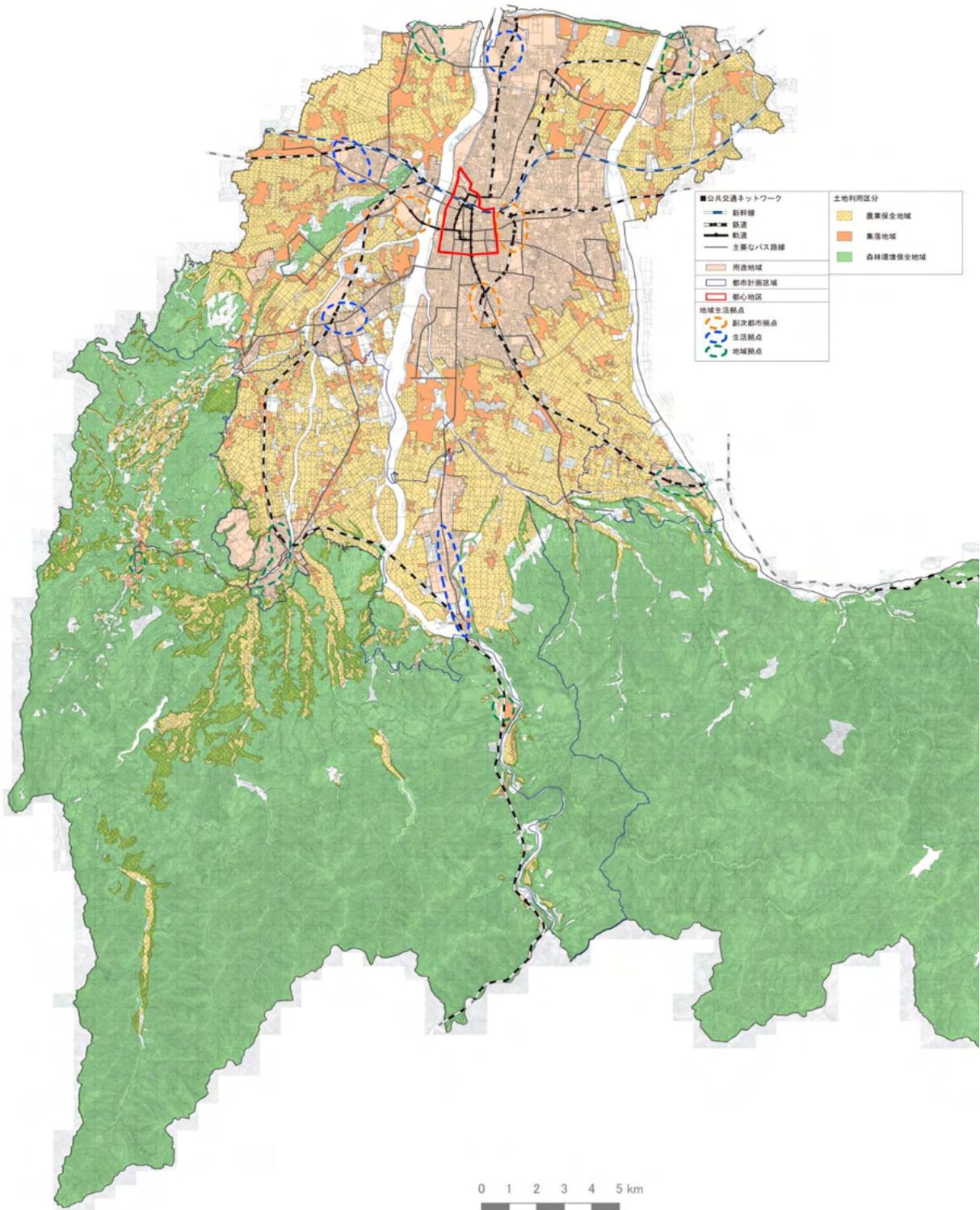
④農業・自然系土地利用

市街地周辺の平野部や中山間地域には田園を主体とした「農業保全地域」があり、営農者などの住居がある「集落地域」が点在している。また中山間地域には森林を主体とした「森林環境保全地域」があり、本市の豊かな自然環境や景観、農林漁業の保全とコンパクトなまちづくりが示す公共交通を軸とした居住の集積とを整合した方針を設定します。

■農業・自然系土地利用の方針

区分		配置	方針	
			(区分別)	(共通)
農業・自然系	農業保全地域	・市街地周辺の集団性を持った優良農地及び中山間地域の農地	<ul style="list-style-type: none"> ・農業基盤整備により農業の生産性の維持・向上を図るとともに、大規模な農地転用や虫食いの農地転用を抑制し、良好な営農環境を保全する。 ・市街地周辺では、都市との近郊性を活かし、都市部の市民が身近に農業に触れ合える農地の活用を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・農業や農山村、森林の持つ国土の保全、水源の涵養、景観などの多面的な機能を評価し、コンパクトなまちづくりの方針と整合を図りながら、その営みを保全する。
	集落地域	・市街地周辺及び中山間地域の集落で概ね50戸以上が連担するまとまりをもった住宅地(用途地域外の住宅専用地区を除く)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティや農林漁業の持続性確保や活性化の観点で、住宅のバラ立ちを規制し、既存集落内を原則として優良田園住宅など集落地域の性格と整合した建築や居住を可能とし、生活環境の改善を図る。 ・公共交通軸である鉄軌道の徒歩圏や公共交通志向圏とその外側では、開発許可や農地転用などを区別し、公共交通が利用しやすい環境を活かして、人口や機能を一定程度の維持を図る。 	
	森林環境保全地域	・丘陵及び山間部(地域計画対象の民有林、保有林、国有林)	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な自然環境の維持、保全する。 ・自然保護への配慮を前提に、地域生活拠点や公共交通と連携しながら身近に自然と触れ合える豊かな都市活動を生み出す場所として利活用を推進する。 	

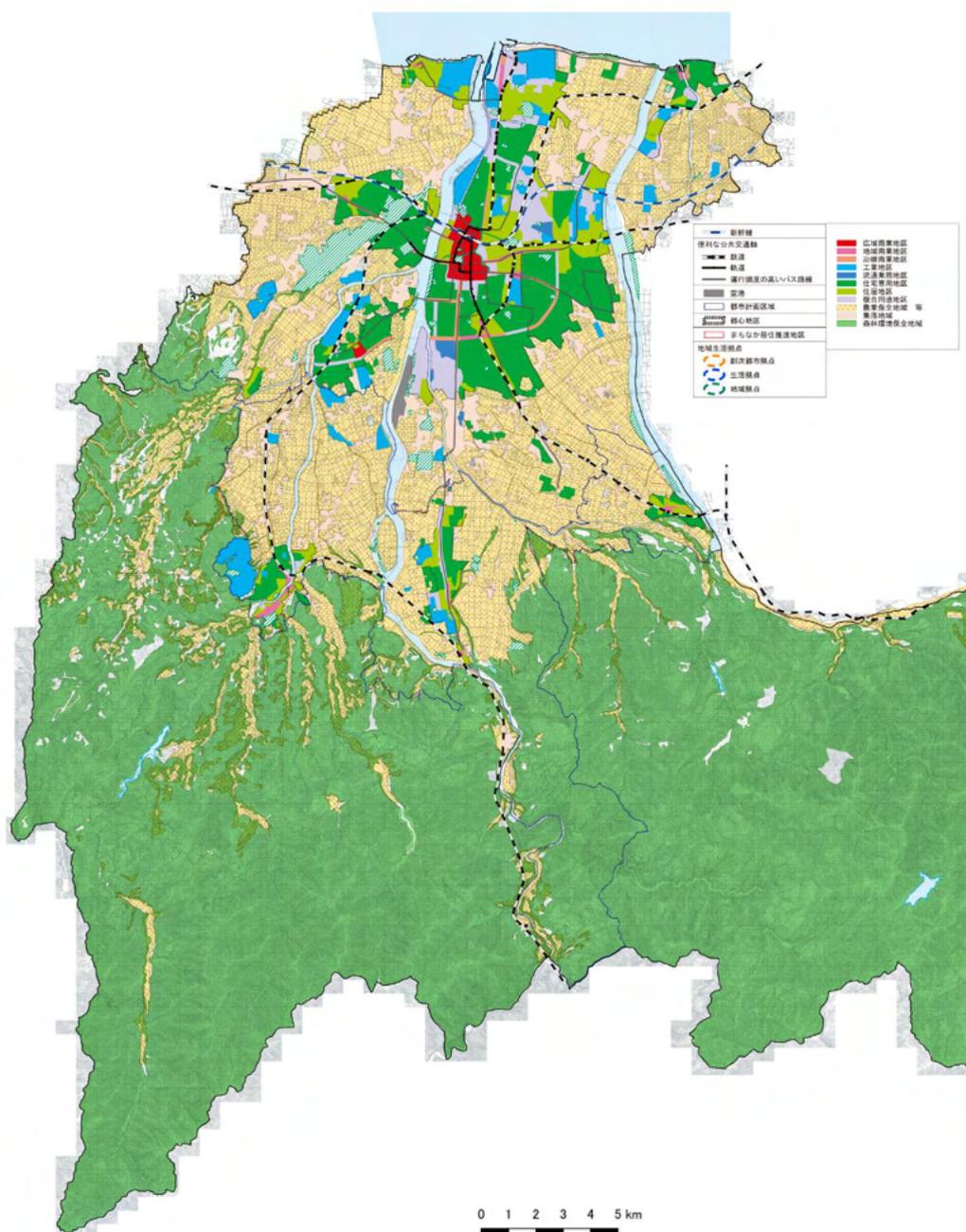
■農業・自然系土地利用の配置図



(4) 土地利用構想図

持続可能なコンパクトな都市構造と整合した土地利用の実現に向け、各土地利用区分の配置と方針を踏まえた土地利用構想図と土地利用制度の運用方針を示します。

■土地利用構想図



5. まちの姿とエリア別の生活像

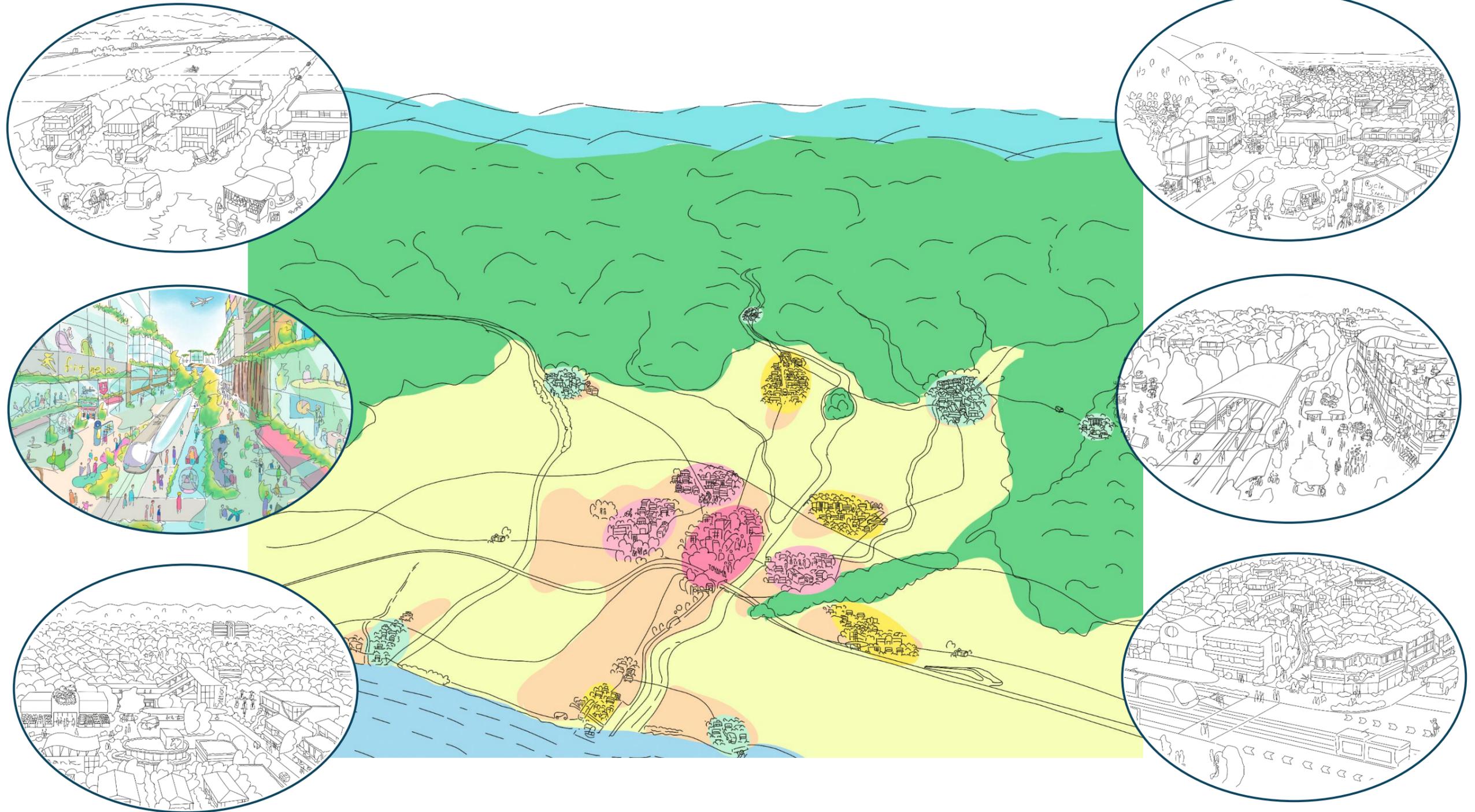
目指すまちの都市構造「公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を実現することによる都市活動や市民のライフスタイルを視覚的に分かりやすく提示することで、まちづくりに関わる市民や事業者等が将来都市像をイメージしながら取組めるよう、まちの姿とエリア別の生活像を示します。

将来のまちは、広域の拠点である都心地区をはじめ、様々な地域の拠点が公共交通により双方向につながっています。

特色ある拠点を便利で質の高い公共交通で結ぶことで、通勤や通学、買い物や通院などの日常生活だけでなく、業務、レクリエーション、レジャーなど様々な生活シーンにおいて、小さな子供から高齢者まで、過度に自動車に頼ることなく、ヒト・モノ・コトに出会える豊かな生活を実現します。

■目指すまちの生活像

作成中



(1) 都心地区・都心コアの生活像

都心地区では、富山市全域とのつながりを感じながら、創造性と賑わいに満ちた活力ある暮らしが広がっています。また、生活に必要な都市機能が集約され、緑と調和した人中心のまちで、市民は便利で快適な都市の生活を楽しんでいます。

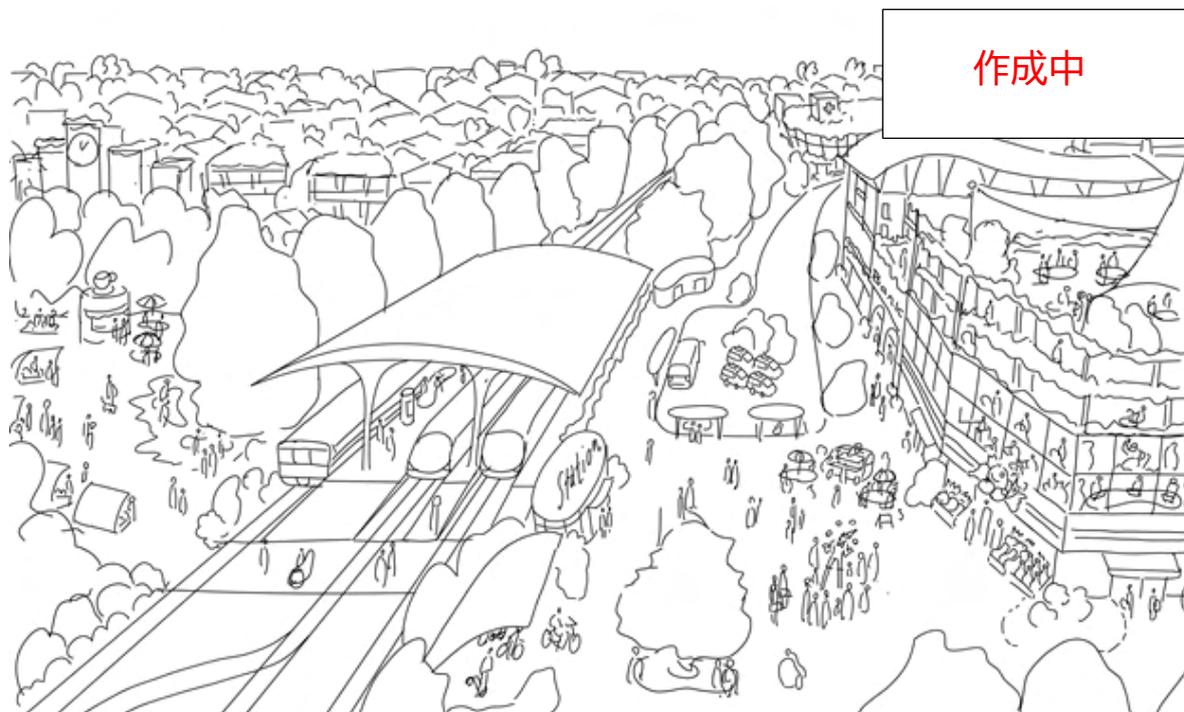
都心コアエリアを中心に、交通結節点を活かした移動のしやすさや、リノベーションによる魅力を増した建物や都市空間が、市民や来街者を惹きつけ、交流や多様な活動が生まれ、さらに官民連携や民間の活発な投資、市民による新たな挑戦や起業へとつながっています。



(2) 地域生活拠点－副次都市拠点－の生活像

副次都市拠点は、複数の公共交通が交わる便利なエリアであり、都心地区にも近く、様々な地域から市民が集まる都市の拠点です。生活に欠かせないスーパーや病院、金融機関はもちろん、学校や職場なども調い、緑豊かで歩きやすい環境も整備されています。

また、市民や来街者の交流が生まれる施設や、災害時の重要な拠点となる施設などもあり、市民・来街者の交流や新しいチャレンジも生まれ、都心地区とは異なる魅力や楽しさに出会える、市民の心地よい都市の生活が広がっています。

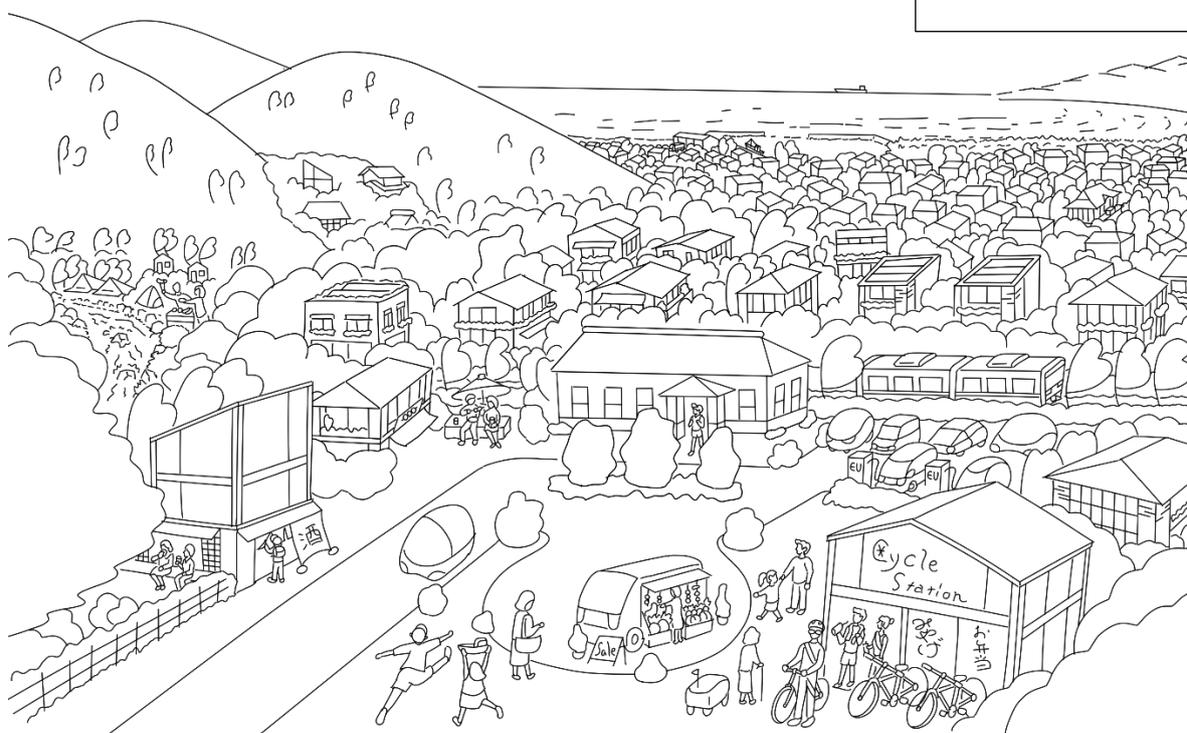


(3) 地域生活拠点－地域拠点－の生活像

市内各地から公共交通でアクセス可能な地域拠点は、富山ならではの自然や文化が凝縮されています。山や海に近く、特徴的な風景の中で、市民や来街者に、観光やレジャー、祭り、地元の特産品などを楽しむ機会を提供しています。

周辺に暮らす多くの市民は、四季の移ろいを感じながら農業・漁業・林業などに従事し、または地域行事に参加することで、地域の文化や生活を育んでいます。さらに、公共交通を利用して外部ともつながりを持ちながら、地域に根差した生活を送っています。

作成中

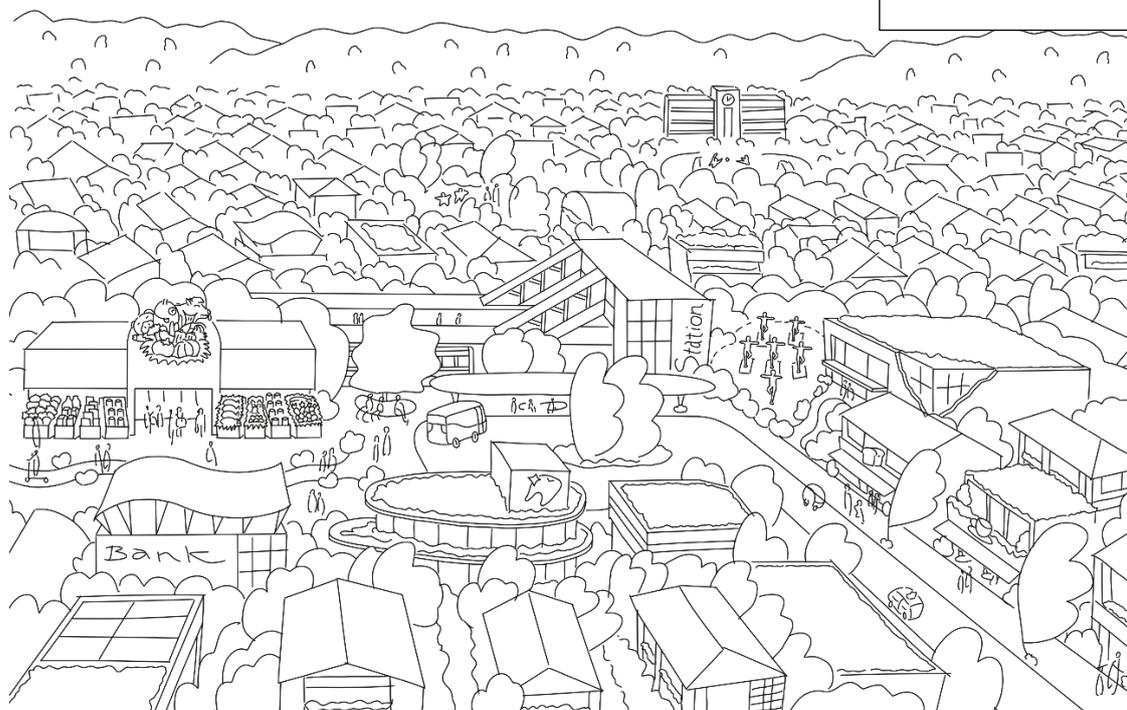


(4) 地域生活拠点－生活拠点－の生活像

生活拠点は、鉄道などの公共交通でアクセスしやすい多くの市民にとって便利な場所にあります。そこには、買い物や病院、銀行、市役所など、暮らしに欠かせない機能が集積しており、学校や職場もあるなど、複数の地域にとって「リビング」のような役割を果たしています。

周辺に暮らす市民は、徒歩や公共交通を利用して生活拠点到訪し、地元の新鮮な食材を手に入れたり、知人との会話を楽しんだり、気軽な飲食店でゆったりと過ごすなど、拠点での活動を通じて、市民同士がつながり、支えあう、安心感のある生活が育まれています。

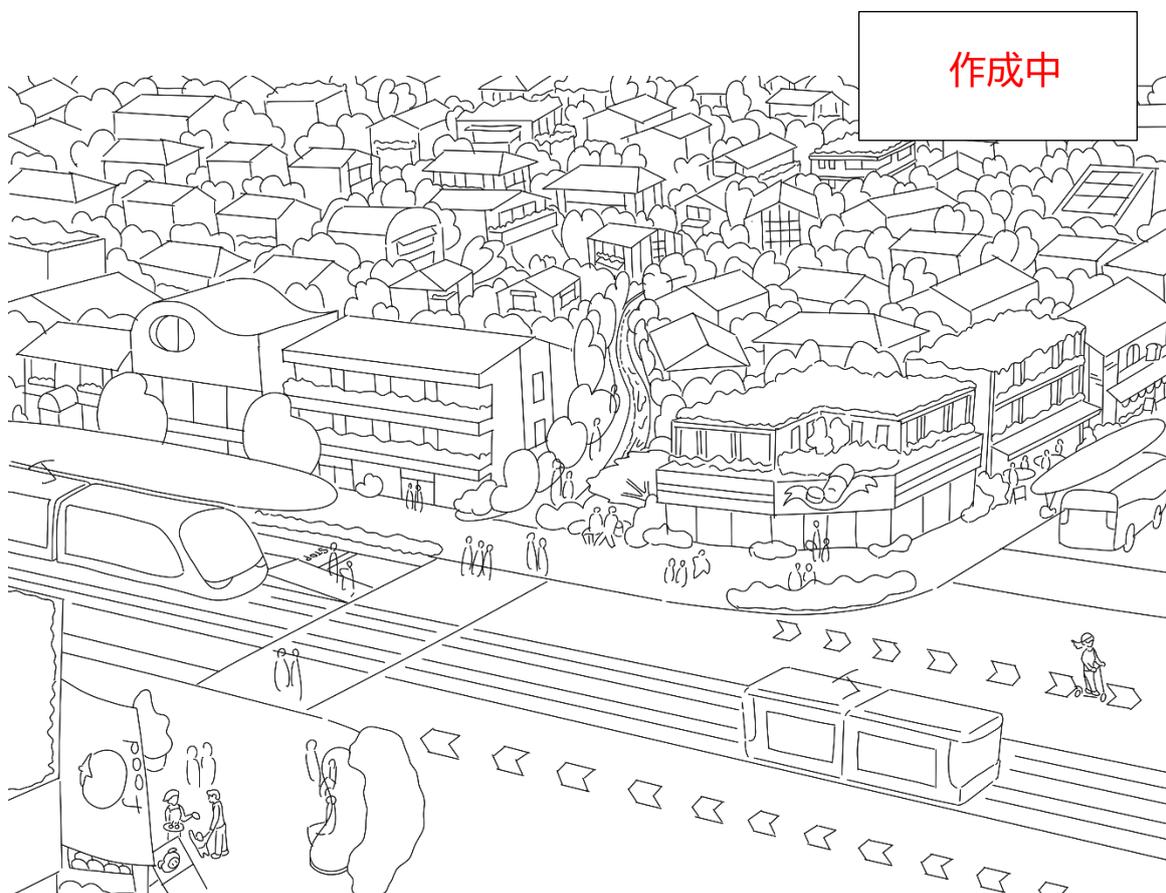
作成中



(5) 公共交通の沿線の生活像

市民は公共交通と徒歩を中心とした移動手段により、車がなくても快適に暮らすことができるため、こどもから高齢者まで誰もが気軽に都心地区や周辺の地域生活拠点などへ移動できます。これにより、駅を起点とした通勤・通学・買い物・余暇など、様々な場面で公共交通を活用するライフスタイルが広がっています。

沿線には多様な世代が暮らしており、子育て支援施設や教育施設、商店や事業所などが立地しています。また、空き家や空き地は、新たな住宅や地域の広場、家庭菜園などに再生され、既存の都市機能を活かした持続可能で快適な生活が営まれています。



(6) 公共交通の沿線以外の生活像

車の利用が中心の生活が営まれています。一方で、コミュニティバスや地域で運営されている移動手段により、主要な都市機能や公共交通へのアクセスが可能になっているほか、移動スーパーや ICT 技術を活用した生活支援の仕組み、地域コミュニティを主体とした共助により車が自由に使えない市民の生活が支えられています。

特に、自然環境が身近にある集落などでは、農業・漁業・林業などの第1次産業に従事する市民も多く、これらの生産活動は自然の営みを支えるだけでなく、豊かな食や環境を供給する重要な役割を担っています。

作成中



Ⅲ

まちづくりの推進方策

1. 進め方

(1) 都市マスタープランに基づく総合的なまちづくり

計画的、効率的にまちづくりを進めるため、国、県、近隣市町村との連携・協力を図ります。また、地域コミュニティ、健康・福祉、教育、子育てなどの分野におけるまちづくりとの連携や融合を図るとともに、道路や公園、上下水道、公共施設などの社会インフラの維持管理においても、コンパクトなまちづくりとの整合を図る、市内の総合的な体制づくりを図ります。

(2) 都市計画の諸制度を積極的に活用した都市マネジメントの推進

市街地の拡大を抑制し、既成市街地の中を使う土地利用の推進によりコンパクトなまちづくりの実現を目指すことから、土地利用運用制度の方針に沿い、公共交通軸や拠点、居住誘導等を図る公共交通が便利な地域や居住誘導区域、公共交通志向圏などのエリア設定を踏まえ、また土地利用の動向や都市基盤の整備状況を考慮し、地域地区や地区計画などの都市計画の見直しや柔軟な運用、地区計画や景観協定などを活用した地区ごとのきめこまやかな土地利用の誘導を推進します。

(3) 必要性の高い都市施設整備と社会インフラマネジメントの推進

人口減少下においても、必要性の高い道路や都市公園などの都市施設の整備・既成市街地の再整備により都市の機能を高めることは必要です。このため、費用対効果等を踏まえながら、都市整備上重要度の高い事業や、ニーズの高い事業への重点的な投資に努め、また新たに必要が生じた都市施設については、その必要性や配置・規模等の検証を行った上で都市計画に位置づけます。

一方で、人口減少により財政支出の規模は抑制傾向にあるため、社会情勢の変化に伴い必要性が低下した施設整備の抑制と既存の社会インフラの維持管理の適正化により、社会インフラマネジメントを推進することも重要です。このため、長期未着手となっている都市施設については、必要性や実現性を踏まえた上で、都市計画の見直しを視野に入れ、随時検討を行います。また、既存の社会インフラは必要最低限のサービスを維持しながらも、コンパクトなまちづくりと整合したサービスレベルの区別などにより、維持管理の適正化及び総量の縮減を推進します。

(4) 市民・事業者・行政・大学などによる協働型まちづくりの推進

人口減少により、まちの課題は、各地域や地区の特性に伴い、多様なものが顕在化してくると考えられ、その特性にあわせた対応が必要になります。

また、近年、頻発・激甚化する自然災害や温暖化などの環境問題などに対する市民の関心も高まっています。

このため、これからのまちづくりでは、人口減少や環境などを要因とした様々な課題に柔軟に対応するため、市民・事業者・行政が責任と役割を担い、それぞれが連携する協働によるまちづくりを基本に進めます。

協働によるまちづくりに向けて、人口動態や都市計画情報などのまちづくりに関する情報の提供と、本市のまちづくりの考え方や様々な地域での取組事例などの発信を行います。

また、都市計画の構想や決定の際にも、説明会や公聴会、パブリックコメントを実施するなど市民意向を都市計画に反映するための取組を充実します。

(5) 進行管理や見直し

都市マスタープランを活用し、各種施策・事業の実施を図るとともに、都市整備や都市計画、開発許可の運用などから、まちづくりを推進します。

また、コンパクトなまちづくりについては、前計画から継続的に定量データを用いた効果検証を推進するほか、上位計画や関連計画の見直し、各種施策・事業などの進捗、社会情勢の変化などに応じて、都市マスタープランの見直しを行います。

さらに、都市マスタープランの一部である立地適正化計画については、居住誘導や都市機能誘導の具体的なアクションプランとして運用し、概ね5年を目処に見直しを図りながら、社会情勢の変化に対応した施策の推進に取り組めます。

2. 連携する取組

人口が急速に減っていくことから、地域や地区ごとの特性に応じ、様々な課題が顕在化してくるものと考えられます。このため、都市マスタープランが示す都市の土地利用を主体とした都市づくりと連携した取組が必要になります。

(1) 地域コミュニティの活性化

加速度的な人口減少下では、各地域や地区の特性に応じた様々な課題が発生していくことから、行政サービスでの対応だけでなく、市民の主体的な活動による課題への対応が必要です。またコンパクトなまちづくりと連携し、市民がそれぞれの地域や地区を誇り主体的に取り組むまちづくりを進めることで、受け継がれてきた祭りや伝統などの文化や生活、歴史的な建物や史跡、自然とともにある生業など、一朝一夕では創り上げることができない各地域や地区の特性を活かした、豊かなまちへの転換を進められる可能性があります。

このため、コンパクトなまちづくりと連携した市民が主体の活動やまちづくりを育む上では、その単位となる地域コミュニティの活性化を推進することが必要です。

(2) 富山市版スマートシティの推進

コンパクトなまちづくりの深化を目指し、デジタル技術の導入とそれにより得られるデータの利活用により、市民や地域の課題解決に資する官民のサービスを創出するために富山市版スマートシティを推進します。

コンパクトなまちづくりを富山市版スマートシティで補完・融合することにより、市民生活の質及び利便性の更なる向上、地域特性に応じた市域全体の均衡ある発展を目指します。

